



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 286]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 2, 2010/कार्तिक 11, 1932

No. 286]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 2, 2010/KARTIKA 11, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 अक्तूबर, 2010

सं. टीएएमपी/58/2009-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धारा 48, 49 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, कोच्चिन पत्तन के बहु-उपयोक्ता तरल टर्मिनल पर, बंकर ईंधन/पीओएल कार्गो और एलपीजी संभलाई करने हेतु, अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए, महापत्तन न्यास की अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देश के अनुसार, इस प्राधिकरण के द्वारा दिनांक 26 फरवरी, 2008 को अधिसूचित अधिसूचना संख्या टीएएमपी/52/2007-विविध के तहत, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोच्चिन पत्तन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या, टैम्प/58/2009-सीओपीटी

कोच्चिन पोर्ट ट्रस्ट

....

आवेदक

आदेश

(2010 सितम्बर 3 को पारित)

यह मामला पुतुवाइपिन के सेस में सार्वजनिक निजी भागीदारी आधार पर विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल (एमयूएलटी) के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ तय करने से संबंधित कोच्चिन पोर्ट ट्रस्ट (सी ओ पी टी) से 24 नवम्बर, 2009 को प्राप्त प्रस्ताव है।

2. इस प्राधिकरण द्वारा 26 जनवरी 2008 को अधिसूचित महापत्तनों के सार्वजनिक निजी भागीदारी (पी पी पी) परियोजना के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ के लिए निर्दिष्ट मार्गदर्शन के अनुसार को पो टू ने विषय संबंधी प्रस्ताव फाइल किया ।

3.1. परियोजना की मुख्य विशिष्टताएं निम्न प्रकार होती है :

(i) द्रव कार्गो याने बंकर इंधन, एल पी जी, कूड तेल सहित अन्य पी ओ एल कार्गो विविधोद्देश्य द्रव कार्गो टर्मिनल में हस्तन करने के लिए विचार किया जाता है ।

(ii) इस प्रस्ताव में निम्न लिखित बातों पर ध्यान दिया जाता है :

(क) मुख्य बर्थ का निर्माण :

✓ बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो हस्तन के लिए (कूड तेल रहित) (इस प्रक्रिया में मुख्य बर्थ में माल उतारने तथा विनिमयन गर्त तक पाइपलाइन द्वारा परिवहन शामिल है) ।

✓ मुख्य बर्थ में माल उतारने के लिए भुज के संस्थापन द्वारा एल पी जी का हस्तन (माल उतारण भुज का संस्थापन इंडियन ओयल कंपनी लि. द्वारा की जाने की प्रतीक्षा करती है)।

(ख) समीप में बार्ज लदान बर्थ का निर्माण :

✓ बार्ज में बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लदान के लिए (चलन पाइपलाइन के ज़रिए विनिमय गर्त से बार्ज लदान घाट तक तथा बार्जस में लदान के लिए होगा) ।

(iii) (क) परियोजना के विकास के लिए पोर्ट निम्न लिखित आबंटन करने पर ध्यान देता है :

➤ मुख्य बर्थ के लिए 15 हेक्टर पानी क्षेत्र

➤ बार्ज लदान बर्थ के लिए 4 हेक्टर पानी क्षेत्र

➤ प्रचालन इमारत, रोड आदि के लिए 3.5 हेक्टर पोर्ट भूमि ।

(ख) प्रारंभिक प्रस्ताव में हस्तन कार्गो के लिए कोई भंडारण सुविधा उपलब्ध नहीं होती ।

(iv) बर्थ की लंबाई 220 मी. और चौड़ाई 32 मी. होती है । बर्थ 80000 डी डब्लियु टी वेसलों को हस्तन करने की प्रतीक्षा करती है और अधिकतम डुबाव 12 मी. ।

(v) अनुकूलतम धारिता

(क) विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल की श्रेष्ठतम धारिता 4095542 टन (याने 4.10 मेट्रिक टन प्रति वर्ष (एम टी पी ए) निर्धारित किया है ।

(ख) मार्गदर्शनों में निर्धारित हस्तन दर और पोर्ट का हस्तन दर नीचे सारणी में दिया है :

माल का प्रकार	मार्गदर्शनों में निर्धारित हस्तन दर के लिए शर्तें	कोचिन पोर्ट का हस्तन दर*
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	प्रति घंटा 1000 टन	प्रति दिन 24000 टन
एल पी जी	प्रति घंटा 250 टन	प्रति दिन 6000 टन

* घंटे की शर्तें प्रति दिन की शर्तों में परिवर्तित करके हस्तन दर पर विचार किया है ।

(ग) माल शेर संबंधी निर्माण लेने के लिए वर्ष 2023-24 में हस्तन किए जाने के लिए प्राकलित यातायात आधार के रूप में लिया है । अनुकूलतम कार्यक्षमता के मूल्यांकन के लिए हर एक प्रकार के माल का हस्तन दर गिने गए घाट दिनों के आधार पर माल के शेर नीचे के अनुसार सारणी में दिया है :

माल का प्रकार	प्राकलित यातायात (एम टी पी ए में)	माल यातायात के शेर	बर्थ दिनों के माल शेर
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	3.02	83.43 %	55.72%
एल पी जी	0.6	16.57%	44.28%
कुल	3.62	100%	100%

(घ) तदनुसार मुख्य बर्थ की अनुकूलतम कार्यक्षमता प्रति वर्ष 4.10 मिलियन टनों पर मूल्यांकित किया गया । मालवार ब्यौरा नीचे दिया है :

माल का प्रकार	अनुकूलतम कार्यक्षमता टनों में
बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	3416723 टन
एल पी जी	678819 टन
कुल	4095542 टन

(ङ) बार्ज लोडिंग बर्थ की अनुकूलतम कार्यक्षमता 3.416 एम टी पी ए दिखाया है जो कि मुख्य घाट में बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के हस्तन के लिए मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता।

(vi) पूँजी लागत :

(क) इस परियोजना का कुल पूँजी लागत 124.39 करोड़ रु. पर प्राकलित किया है ।

(ख) बर्थ लागत:

मुख्य बर्थ और बार्ज लोडिंग बर्थ के निर्माण के लिए कुल पूँजीगत लागत नीचे के अनुसार क्रमशः 75.38 और 8.43 करोड़ रु. के रूप में प्राकलित किया है :

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं	घटक	मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ
(i)	बर्थ निर्माण के लिए लागत	61.30	7.96
(ii)	ड्रेडजिंग के लिए लागत	14.08	0.47
	कुल लागत	75.38	8.43

(ग) माल हस्तन कार्यकलाप

माल हस्तन कार्यकलाप के लिए पूँजी लागत 40.58 करोड़ रु. के रूप में प्राकलित किया है।

➤ मुख्य बर्थ:

विभिन्न प्रकार के माल के लिए हस्तन दर विभिन्न होने के कारण हर एक प्रकार के माल के लिए पूँजी लागत वितरित किया है। एक विशेष प्रकार के माल के लिए सीधे संबद्ध पूँजी लागत पर उस श्रेणी के माल के लिए विचार किया जाता है। सामान्य परिसंपत्तियाँ जैसे रोड़, मकान, पानी सप्लाई, पाइपलाइन आदि पर पूँजी लागत, विशेष माल के लिए घाट दिनों के शेयर के आधार पर मुख्य बर्थ पर दो माल के बीच में विभाजन किया जाता है। अनुवर्ती पैरा में दिए गए सारणी में यह विस्तृत किया गया है।

➤ बार्ज लोडिंग घाट

एक ही तरह के माल हस्तन किए जाने के कारण पूँजी लागत में कोई द्विभाजन नहीं है।

➤ माल हस्तन कार्यकलाप के लिए पूँजी लागत की ब्यौरा नीचे दिया हुआ है :

(रु. करोड़ों में)

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं	वर्ग		मुख्य बर्थ				बार्ज लोडिंग बर्थ
			कुल	विभाजन का आधार	बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो	एलपीजी	
(i)	सिविल निर्माण लागत						
	1	रोड़	1.03	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर *	0.57	0.46	0.1
	2	मकान, पानी सप्लाई गंदा पानी	3.21	एलपीजी के लिए विभाजित 2.13 करोड़ रु का पंप हाउस लागत और शेष घाट दिनों में माल के शेयर पर	0.60	2.61	0.32
	कुल		4.23		1.17	3.07	0.42
(ii)	उपस्कर लागत						
	1	समद्री उतार/ चढ़ाव उपस्कर/फ्लेक्सिबिल होस	4.08	सीधा विभाजन	4.08	--	0.01
	2	पाइपलाइन	11.26	बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए सीधे विभाजित 0.69 करोड़ रु. और शेष बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	6.58	4.68	0.59
	3	अग्निशमन उपस्कर	10.53	सीधा विभाजन	--	10.53	1.05
	4	बिजली एवं प्रकाश संचारण	5.89	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	3.27	2.61	0.59
	कुल		31.75		13.93	17.82	2.24
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपस्कर लागत का 50%)		1.80	बर्थ दिनों में माल के शेयर पर	0.76	1.04	0.13
	कुल लागत		37.79		15.86	21.93	2.79
दोनों बर्थों का कुल लागत			40.58				

* बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के लिए बर्थ दिनों के माल के शेयर के आधार पर 55.72% और एल पी जी के लिए 44.28% लिया जाता है।

(vii) कार्यरत पूँजी पर वापसी (आर ओ सी ई) प्राकलित पूँजी लागत पर 16% के रूप में संगणित किया जाता है।

(viii) वार्षिक प्रचालन लागत

- (क) बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 4.32 हेक्टर तथा मुख्य बर्थ के लिए 18.18 हेक्टर के लिए 2.4 लाख यूनिट/बर्थ/हेक्टर उपभोग शर्त पर विचार करके बिजली लागत प्राकलित किया गया है। बिजली के यूनिट दर रु. 6.055 है। मुख्य बर्थ के लिए प्राकलित 2.64 करोड़ रु. का कुल बिजली लागत बर्थ दिनों के शेयर में एल पी जी एवं बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल माल के बीच में विभाजित किया गया है।
- (ख) निर्धारित मार्गदर्शन के अनुसार सिविल संबंधी मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए 1% तथा यांत्रिक एवं उपकरण लागत पर 2 % अनुमानित किया है। बीमा और अन्य व्यय प्रत्येक को सकल नियत मूल्य पर 1% अनुमानित किया है।
- (ग) कंपनी अधिनियम में निर्धारित दर के प्रकार मूल्यहास परिकलित किया है।
- (घ) पानी क्षेत्र तथा भूमि क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क अनुमानित किया है। लाइसेंस शुल्क का अनुमान वल्लारपाडम, पुतुवाइपिन तथा गोश्री क्षेत्रों में पोर्ट भूमि के लिए तय किए पट्टे किराए के लिए प्रस्ताव के अनुसार प्रति एकड़ 12 रुपये दर पोर्ट द्वारा प्रस्तावित किया है। पानी क्षेत्रों के लिए दर भूमि के लिए लागू दर के 1/3 होगा याने प्रति एकड़ 4 रुपये होगा।
- (ङ) तदनुसार वार्षिक प्रचालन लागत निम्न प्रकार माना जाएगा :

➤ मुख्य बर्थ:

मुख्य बर्थ का वार्षिक प्रचालन लागत 5.25 करोड़ रुपये बंकर इंधन के हस्तन के लिए तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लिए अनुमानित किया है तथा 5.27 करोड़ रुपये एल पी जी के हस्तन के लिए।

➤ बार्ज लोडिंग बर्थ:

बार्ज लोडिंग बर्थ के वार्षिक प्रचालन लागत 1.51 करोड़ रुपये अनुमानित किया है।

(ix) बर्थ भाड़ा:

- (क) बर्थ भाड़ा सेवाओं के लिए वार्षिक प्रचालन लागत का आकलन निम्न प्रकार सारणीबद्ध किया है :

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	ग्रुप	आधार	मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ
(i)	सिविल परिसंपत्तियों के मरम्मत और अनुरक्षण	बर्थ के मूल लागत के 1% (पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत सहित)	0.61	0.08
(ii)	अनुरक्षण ड्रेडजिंग का लागत	मुख्य बर्थ के लिए 420000 क्यु.मी. तथा बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 10000 क्युबिक मीटर (प्रति क्युबिक मीटर के लिए 60 रुपये के यूनिट दर)	2.52	0.06
(iii)	बीमा	पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत सहित बर्थ के मूल लागत के 1 %	0.61	0.08
(iv)	मूल्यहास	कंपनी अधिनियम के अनुसार	2.52	0.28
कुल			6.26	0.50

- (ख) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने मुख्य बर्थ के लिए अनुरक्षण ड्रेडजिंग के लिए 2.52 करोड़ रुपये तथा बार्ज लोडिंग बर्थ के लिए 0.06 करोड़ रुपये शामिल किया है जो मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड के अनुसार नहीं है।

कोचिन पोर्ट ने बताया कि अनुरक्षण लागत प्रचालक को दिए जाने की आवश्यकता होती है क्योंकि कोचिन पोर्ट में ड्रेडजिंग लागत रेगीकरण अधिक होने के कारण अन्य पोर्टों की तुलना में ज्यादा होती है। कोचिन पोर्ट ने इसलिए बी ओ टी प्रचालक को वार्षिक अनुरक्षण ड्रेडजिंग सौंप देने पर विचार किया जो प्रस्ताव में बताया था। तदनुसार पोर्ट ने मार्गदर्शन में निर्धारित प्रकार बर्थ निर्माण लागत के 1% परम्पत और अनुरक्षण के लिए अनुमानित किया तथा ड्रेडजिंग अनुरक्षण की लागत अलग रूप से वास्तविक आँकड़े में विचार किया।

- (x) वार्षिक राजस्व अनिवार्यता (ए आर आर)

(रुपये करोड़ों में)

क्रम सं	विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ			बार्ज लोडिंग बर्थ	
		बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल का हस्तन	एलपीजी हस्तन	बर्थ भाड़ा सेवा	बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल का हस्तन	बर्थ भाड़ा सेवा
1	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	5.25	5.27	6.26	1.51	0.50
2	कार्यरत पूँजी	15.86	21.92	75.38	2.79	8.43
3	कार्यरत पूँजी पर 16% वापसी	2.54	3.51	12.06	0.45	1.35
	वार्षिक राजस्व अनिवार्यता (1+3)	7.79	8.78	18.32	1.95	1.85

- (xi) (क) द्रव बल्क टर्मिनल के लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार कुल राजस्व अनिवार्यता क्रमशः 95% और 5% अनुपात में द्रव माल हस्तन प्रभार और विविध प्रभार के बीच में द्विभाजित किया जाना है।
- (ख) बी ओ टी प्रचालक द्वारा कोई विविध कार्यकलापों पर ध्यान दिए जाने के लिए नहीं होने के कारण दोनों घाटों पर कोई अलग प्रभार का प्रस्ताव नहीं है। हस्तन प्रभार पर निर्णय लेने के लिए 100% ए आर आर ध्यान में रखा है।
- (ग) पोर्ट ने प्रस्तुत किया है कि मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शनों के खंड 4.3 के अनुसार तर्मेनल कोयला और पी ओ एल सहित कूड तेल, लोहा ओर और लोहा ओर पेल्लेटों के अलावा सभी माल के लिए तटीय माल संबंधी रियायती टैरिफ निर्धारित है। हस्तन के लिए प्रस्तावित माल के स्वभाव को विचार करके पोर्ट ने तटीय माल के लिए रियायती टैरिफ प्रस्तावित नहीं किया है।
- (घ) बर्थ- भाड़े पर सोचने के लिए मुख्य बर्थ और बार्ज बर्थ के लिए पोर्ट द्वारा निम्न लिखित जी आर टी समय ध्यान में रखा गया है :

विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ के लिए		बार्ज बर्थ
	बंकर इंधन और अन्य पीओएल कार्गो	एल पी जी	
(i) जलयान का औसतन जी आर टी (साध्यता रिपोर्ट के आधार पर)	29250	18180	1300
(ii) बर्थ दिन	142.36	113.14	--
(iii) बर्थ समय	3416.72	2715.28	6132
(iv) कुल जी आर टी समय	149302886.35		7971600

(xii) ए आर आर पर विचार करने के लिए प्रस्तावित बर्थ भाड़ा एवं हस्तन प्रभार नीचे दिया हुआ है:

टैरिफ की विशिष्टताएं	मुख्य बर्थ में	बार्ज लोडिंग बर्थ में
बर्थ भाड़ा	रु.1.23 प्रति जी आर टी प्रति घंटे	रु.2.32 प्रति जी आर टी प्रति घंटे
हस्तन प्रभार		
(i) बक्कर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो	रु.22.81 प्रति टन	रु.5.72 प्रति टन
(ii) एल पी जी	रु. 129.26 प्रति टन	--

3.2. कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तावित दरमान (एस ओ आर) और प्रस्ताव के साथ साध्यता रिपोर्ट प्रस्तुत किया है ।

4. निर्धारित वाणिज्य संबंधी प्रक्रिया के आधार पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने उक्त उपभोक्ताओं/उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं (सी पी टी द्वारा उपलब्ध सूची के आधार पर) को अपने अपने निरीक्षणों के लिए प्रस्ताव भेजा है । उपभोक्ताओं /उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं से प्राप्त निरीक्षण एक पोषक सूचना के रूप में सी पी टी को भेज दिया है । सी पी टी ने 6 मार्च 2010 के पत्र द्वारा उपभोक्ताओं) उपभोक्ता संगठनों , लघु सूचित आवेदकों और भावी उपभोक्ताओं द्वारा दिए गए विषयों पर अपना निरीक्षण भेज दिया था । तदनुसार दि. 30 जून 2010 के पत्र द्वारा हमारे प्रश्नों पर उत्तर देते समय उनकी ओर से पहले प्राप्त निरीक्षणों को आधुनिक बनाया था ।

5.1. इस मामले में 2010 फरवरी 23 को कोचिन पोर्ट परिसर पर एक संयुक्त सुनवाई आयोजित हुई । प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताओं संबंधी एक पवर पोयन्ट प्रस्तुतीकरण कोचिन पोर्ट ने बनायी । संयुक्त सुनवाई में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट तथा संबंधित उपभोक्ता/उपभोक्ता संगठन ने आवेदकों की अल्पसूची बनायी तथा प्रत्याशित उपभोक्ताओं ने प्रस्ताव संबंधी निवेदन दिया ।

5.2. संयुक्त सुनवाई में कोपोट्र से निम्न लिखित मुद्दों पर आवश्यक कार्रवाई लेकर 2010 मार्च 3 को प्रस्तुत करने का उपदेश दिया ।

- कार्यक्षम बिडरों द्वारा उनके लिखित निवेदन में प्रस्तुत टिप्पणी संबंधी प्रतिक्रिया ।
- प्रस्ताव का धारिता निर्णय तथा पूँजी लागत के आबंटन के संदर्भ में पुन अवलोकन करें तथा पोर्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधित पट्टे किराए के संदर्भ में अद्यतन करें ।
- पोर्ट ने संयुक्त सुनवाई में दावा किया है कि पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही की प्रथा समीप क्षेत्र के 1/3 होगा । पोर्ट की दावा सरकारी नीति के संदर्भ के अनुसार हो जाए तथा इससे संबंधित अन्य मार्गदर्शन के अनुसार हो ।

6. कोपोट्र ने 2010 मार्च 6 के पत्र के अनुसार संयुक्त सुनवाई में ली गई मुद्दों की प्रतिक्रिया प्रस्तुत किया जिसका संक्षिप्त रूप निम्न प्रकार है :

- एम यू एल टी बर्थ की क्षमता निर्णय :
यह अनुरोध किया जाता है कि टाम्प अपफ्रन्ट टैरिफ विन्यास के लिए आई ओ सी एल द्वारा निर्दिष्ट उच्च हस्तन दर की गणना करने के बजाय टाम्प द्वारा 25 फरवरी 2008 को ज़ारी की गई पी पी पी परियोजना का अनुसरण करें ।
- विविध उत्पन्न के लिए पूँजीगत लागत का आबंटन:
यह अनुरोध किया जाता है कि टाम्प यह आबंटन पर विचार किया जाए कि कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने कार्यक्षम बिडरों के टिप्पणियों के उत्तर में स्वीकृत और तर्काधार का स्वीकार करें ।

- (iii) कोपोट्ट द्वारा प्रस्तावित संशोधित पट्टे किराए: कार्यचालन के लिए प्रति हेक्टर पट्टे किराए की गणना अन्तरिम रिपोर्ट में दिए गए मूल्य के आधार पर 29,65,200/- रु. (रु.12,00,000 X 2.471) था । अंतिम रिपोर्ट के अनुसार पुतुवाइपिन के सेस क्षेत्र के पट्टे किराए 29,65,482 रु. है । इसलिए प्रति हेक्टर प्रति वर्ष में अन्तर केवल 282 रुपये है जिससे हस्तन प्रभार में अधिक विवक्षा नहीं होगी ।
- (iv) पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही समीप भूमि क्षेत्र के 1/3 होगा जो कोई सरकारी नीति या अन्य मार्गदर्शन के अनुसार नहीं होगा । पोर्ट ने निम्न पट्टे किराए की वसूली करती थी क्योंकि पोर्ट ने पश्चजल प्रदेश ही दिया था तथा भूमि का उद्धारण , बर्थों/जेट्टियों का निर्माण आदि उपभोक्ता ही करता था । पश्चजल प्रदेश केवल कोचिन शिपयार्ड , केरल फाइन आर्टस सोसाइटी तथा लक्षद्वीप प्रशासन को ही दिया था ।

7. कोपोट्ट द्वारा दिए गए उत्तर के आधार पर पोर्ट ने 2010 मार्च 19 के पत्र के अनुसार अनुरोध किया कि संशोधित गणना के साथ - कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए । कोपोट्ट ने 2010 जून 30 के पत्र के अनुसार उत्तर दिया । हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के संक्षिप्त रूप और कोपोट्ट द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण निम्न प्रकार सारणी बद्ध किया है

क्रम सं	हमारे द्वारा उठाए प्रश्न	कोपोट्ट द्वारा दिए गए उत्तर
(i)	अनुमानित पूँजीगत लागत	
	<p>(क) प्रस्ताव यह बता देता है कि व्यवहार्यता रिपोर्ट में अनुमानित पूँजीगत लागत 147.38 करोड़ रुपये है जिसमें 47.75 करोड़ रुपये निकाल दिया है क्योंकि व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करते समय गुंजाइश में हुए परिवर्तन से था (व्यवहार्य रिपोर्ट के अनुसार 1,50,000 डी डब्लियु टी वेसलों को हस्तन करना था तथा डुबाव 16 मी. तक; अब रिपोर्ट के अनुसार पोर्ट 80,000 डी डब्लियुटी वेसल हस्तन किया सके तथा अधिकतम 12 मी. डुबाव)</p> <p>आगे 23.42 करोड़ रुपये अतिरिक्त पूँजीगत लागत के रूप में जोड़ दिया गया जो बंकर इंधन तथा अन्य पीओएल उत्पादन के लिए अवतरण भुज के लिए, पोर्ट बर्थ के लिए अग्निशमन सिस्टम तथा पाइपिंग काम जो अब बी ओ टी प्रचालक के अधीन लाया जाएगा । वैसे इस प्रस्तुतीकरण के द्वारा संशोधित पूँजीगत लागत 123.05 करोड़ रु. होगा (याने 147.38 - 47.75 + 23.42) इसके विरुद्ध परियोजना लागत अनुमान 22.45 करोड़ रु. होगा, जो प्रस्ताव के पृष्ठ 7 पर है । आगे, अपफ्रन्ट टैरिफ के बर्थ भाड़ा तथा हस्तन कार्यकलाप काम के लिए 124.38 करोड़ रु. की गणना की है जो पूँजीगत लागत के कुल होगा । पूँजीगत लागत आंकड़े की यह असंगति कृपया ठीक किया जाए ।</p>	<p>ऊपर सूचित अस्थिरता का कारण ड्रेडजिंग के लिए सेवा कर में शुद्धि करने से हुआ था जो 12.36% था जिसका आई पी ए रिपोर्ट में बनाया था तथा उसको 10.3% चालू दर में ठीक किया । परिवहन मंत्रालय द्वारा किए संशोधित निर्देश के अनुसार परियोजना की गठना की थी । संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है ।</p>
	<p>(ख) माल उतारने भुज के यूनिट दर 2009 वित्तीय वर्ष में निवेदित भाव के आधार पर होगा । वित्तीय वर्ष 2010-11 प्रारंभ होनेवाला है , इसलिए यूनिट दर, वर्तमान दर में प्रतिबिंबित करने के लिए अद्यतन किया</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है । संशोधित प्रस्ताव में माल उतारने भुज के नए दर (2010 अप्रैल 9) पर विचार किया है । निवेदित दर की एक प्रतिलिपि प्रस्ताव के साथ संलग्न किया है तथा आकलन का आधार भी प्रस्तुत किया है ।</p>

	<p>जाए वैसे स्वीकृत परिवर्तित दर याने 1 यूरो= 70 रुपये भी वर्तमान विनिमय दर के साथ अद्यतन किया जाए । माल उतारने भुज के कुल यूनिट दर की गणना के लिए कृपया बेस दर, तथा सीमाशुल्क ड्यूटी आदि प्रस्तुत करें ।</p>	
	<p>(ग) यद्यपि पोर्ट ने सूचित किया कि कच्चे सामग्रियों का मूल्य नवंबर 2009 में पुनरीक्षित किया था, प्रस्ताव में विचार किए गए पूंजी लागत सितंबर 2008 में तैयार की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्राकलित लागत के आधार पर है । मार्गदर्शन की सूचना के अनुसार अपफ्रन्ट टैरिफ पूंजी स्थिर करते समय चालू बाज़ारी दर बने रखने के लिए उपकरणों का पूंजी लागत आधुनिक बनाना है । सी पी टी यह स्पष्ट करें कि सिविल एवं उपकरण लागत दोनों का प्राकलन चालू बाज़ारी दर दर्शाता है । बजट संबंधी उद्धरणों , दर विश्लेषण आदि के रूप में दस्तावेज़ी सपोर्ट के साथ प्राकलन, दस्तावेज़ी सपोर्ट के साथ सारभूत नहीं किए गए मदों के लिए सारभूत किया जाए ।</p>	<p>पुनरीक्षित प्रस्ताव में चालू बाज़ारी दरों/बजट संबंधी उद्धरणों के आधार पर लागत प्राकलन पुनरीक्षित किया है ।</p>
	<p>(घ) अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शनों में भंडारण यार्ड , अन्य मदों के अलावा टैंकेज शामिल है । लेकिन पोर्ट के प्रस्ताव में भंडारण यार्ड और टैंक के लिए पूंजी लागत शामिल नहीं है । अनुकूलतम कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए द्रव टर्मिनल संबंधी भंडारण/निष्क्रमण सुविधा संबंधी व्याख्या दी जाए ।</p>	<p>पोत परिवहन मंत्रालय के निदेश के अनुसार परियोजना संरचना की पुनरीक्षा की है । पुनरीक्षित संरचना में 2 हेक्टर भूमि सुविधा-भोगी द्वारा भंडारण टैंकों के विकास के लिए विभाजित किया था । भंडारण टैंकों के विकास के लिए जो टर्मिनल में वास्तविक रूप से होनेवाले यातायात से संबद्ध है , रियायत करार में और भी भूमि विमुक्त करने की व्यवस्था है ।</p>
	<p>(ङ) एक बिडर द्वारा दी गई सूचना के अनुसार पूंजी लागत पर विचार करते समय पोर्ट द्वारा प्रस्तावित द्रव टर्मिनल के सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध कर सुविधाओं पर विचार किया है क्या स्पष्ट कीजिए । अगर नहीं है तो पहचान किया जाए ।</p>	<p>कृपया पुनरीक्षित प्रस्ताव पर ध्यान दीजिए । इस प्रस्ताव में सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध सुविधाएं दिखाई है और इसके आधार पर टैरिफ बनाया है ।</p>
	<p>(च) अग्रिशमन उपकरण से संबंधित पूंजी परिसंपत्तियों के विभाजन के संदर्भ में आई ओ सी एल ने सुस्पष्ट रूप से सूचित किया है कि पोर्ट द्वारा प्रस्तावित फेन आधारित अग्रिशमन योजना एल पी जी के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता । आई ओ सी एल द्वारा दिए गए इस मद पर पोर्ट का निरीक्षण भेज दिया जाए जो इसके स्तर में नहीं दिया है ।</p>	<p>आई ओ सी एल के सुझाव के अनुसार फेन टैंक और फेन पंप योजना का लागत बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के लिए सीधे ही विभाजित किया जाएगा । आकस्मिकताएं, कर और इंजीनियरिंग लागत छोड़कर इस योजना का लागत 1,00,00,000/-रु. में प्राकलित है । इसके आधार पर टैरिफ पुनसंगणित किया है ।</p>

(च) पुष्ट करें कि अग्निशमन सिस्टम एल पी जी के लिए मात्र होता है। यदि बंकर एवं इंधन उत्पन्न को भी यही सुविधा परियोजना अवधि में ही प्राप्त हो जाए तो अग्निशमन सिस्टम का एक भाग उचित आधार पर इन कार्गो के लिए भी आबंटित किया जाना चाहिए।

हर एक कार्टगरी के की कार्गो के ज्वलनांक निम्न प्रकार प्रस्तुत किया है :

कार्गो	ज्वलनांक
प्रोपेन (एल पी जी कार्गो के -20%)	-104 ° GR
बुटेन (एल पी जी कार्गो के -80%)	-40 ° सी
समुद्री इंधन तेल (बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो के -93% - अन्य बंकरिंग स्थान में देखने में देखने लायक-कृपया व्यवहार्यता रिपोर्ट की धारा 4.18 देखें)	65.5 ° सी

विभिन्न मानदंड के पार प्रज्वलन/ज्वलनशीलता आधार पर विभिन्न द्वारों के वर्गीकरण निम्न प्रकार प्रस्तुत किया है :

मानक/ज्वलनांक	<(-7° GR	(-7° सी से 38° सी)	38° सी से 60° सी	60° सी से 66° सी	66° सी से 93° सी
ओएसएए	प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील
एनएसआ ई	अत्यधिक प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील (<(-60° GR)	ज्वलनशील	ज्वलनशील
एनपीएफ 30	श्रेणी I	श्रेणी I	श्रेणी II	श्रेणी III	श्रेणी III
सीपीएससी	अत्यधिक प्रज्वलनशील	प्रज्वलनशील	ज्वलनशील	ज्वलनशील	

एल पी जी कार्गो हस्तन जो अत्यधिक सख्त होता है ओ आई एस डी आवश्यकताओं के अधीन सूचित माँग को सम्मिलित करने योग्य अग्नि सुरक्षा सिस्टम को डिजाइन करना है। परियोजना के अग्निशमन सिस्टम के मुख्य पूँजीगत खर्च के मुख्य भाग के रूप में एल पी जी कार्गो के चलन की प्रतीक्षा है जिसका अलग रूप से गणना करना मुश्किल है। पूँजीगत खर्च को एल पी जी एवं बंकर इंधन के बीच में बर्ध दिनों के भाग के अनुपात में आबंटित करना उचित नहीं है तथा यही चल रहा था।

(ii) प्रचालन लागत अनुमान

(क) मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार कुल लागत के 1% बर्ध का अनुक्षण लागत संबंधी अनुमान है। तदनुसार सी पी टी द्वारा दिए गए चालू प्राकलनों के आधार पर ड्रेडजिंग का अनुक्षण लागत 0.15 करोड़ रुपये होगा। इसके विरुद्ध सी पी टी ने 2.58 करोड़ रुपये का कुल अनुक्षण लागत प्राकलित किया है (मुख्य बर्ध एवं बार्ज लोडिंग बर्ध के लिए) जो पूँजी ड्रेडजिंग लागत का 18% है। ड्रेडजिंग का अनुक्षण लागत संबंधी अनुमान मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार नहीं दिखाई पड़ा है। इस खर्च के अनुमान के लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों से विचलन का कारण न्यायसंगत कीजिए।

मूल टैरिफ प्रस्ताव के अनुलप्रक II-परिशिष्ट IV और मुख्य प्रस्ताव की धारा 5.2 एवं 5.6 में ध्यान दिया जाए जिसमें कोचिन पोर्ट में रेग संबंधी विशेष अवस्था की व्याख्या है जिसके लिए उच्च ड्रेडजिंग अनुक्षण की आवश्यकता है। संक्षिप्त स्थिति नीचे दी गई है।

(i) कोचिन पोर्ट में कोचिन ऑयल टर्मिनल (सी ओ टी) का बेसिन (-) 13.2 मी. बना रखता है जो एम यू एल टी के मुख्य बर्ध के सामने प्रस्तावित गहराई का समतुल्य है। इसलिए एम यू एल टी बेसिन का रेग दर सी पी टी बेसिन से तुलनात्मक होगा और इसलिए एम यू एल टी के लिए वही मूल्य स्वीकार किया जा सकता।

(ii) वर्ष 2005-06 के दौरान राजीव गांधी कन्टाइनर टर्मिनल (आर जी सी टी) 12.5 मी. गहराई उपलब्ध करने में स्टेज I पूँजी ड्रेडजिंग पोर्ट द्वारा पूरा किया गया। उसी समय सी ओ टी के सामने चैनल और बेसिन (-) 13.20 मी. गहराई तक किया गया।

(iii) नौचालन चैनलों की गहराई करने के बाद जुलाई 2006 में वर्षा ऋतु के शुरुआत के तुरंत बाद सी ओ टी के सामने के चैनल और बेसिन में 2.7 मी. गहराई की कमी दिखाई पड़ा। इसके

	<p>अलावा 18.0 एम एम³ कुल वार्षिक रोग का 2/3 भी उस समय दिखाई पड़ा। इसलिए कुल वार्षिक रोग के लिए गहराई की कमी 4.0 मी. के रूप में दिखाई पड़ा।</p> <p>(iv) भावी रोग संबंधी प्रवचन के लिए वल्लारपाडम में आई सी टी टी के लिए व्यवहार्यता पाठ्यक्रम रिपोर्ट में एफ आर एच द्वारा अनुवर्त "मड बालन्स अप्रोच" के अनुसार यह सूचित किया था कि वर्षा के बाद मिट्टी तह के सुदृढ़ीकरण पर रोग की सघनता वार्षिक रोग के 2/3 तक कम होगा अर्थात् यह 2.7 मी. के अन्दर होगा।</p> <p>(v) 10% विभिन्नता देकर बन्दरगाह क्षेत्र में वार्षिक रोग अनुमानित करने के लिए 3 मी. का वार्षिक रोग गहराई अनुमानित किया जा सकता।</p> <p>(vi) यह प्राकलित किया गया कि मुख्य बर्थ क्षेत्र में वार्षिक अनुरक्षण ड्रेडजिंग 4,20,000 क्यूबिक मी होगा और बार्ज लोडिंग बर्थ में 10,000 क्यूबिक मी. होगा जो बी ओ टी प्रचालक द्वारा किया जाना है। उक्त बर्थ के लिए प्रचालन लागत प्राकलित करते समय वही गणित किया गया है।</p>
<p>(ख) अगर पोर्ट उचित रूप से चानल बना रखता है तो बर्थ के पार्श्व में उच्च रोग, जो ऐसे उच्च ड्रेडजिंग लागत के कारणों में एक स्थापित किया गया है, नियंत्रित किया जाए। कृपया स्पष्ट कीजिए।</p>	<p>यह दुहराया जाता है कि ड्रेडजिंग अनुरक्षण की अनिवार्यता संबंधी अनुमान दो स्रोतों पर आधारित है :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● चैनल में निरीक्षित रोग का वास्तविक हद और कोचिन ओयल टर्मिनल के सामने के बेसिन के आधार पर ● तकनीकी विश्लेषण के आधार पर - भावी रोग के प्रवचन के लिए वल्लारपाडम में आई सी टी टी के लिए व्यवहार्यता के भाग के रूप में आयोजित "मड बालन्स अप्रोच" के आधार पर <p>इसलिए यह अनुरोध किया जाता है कि ड्रेडजिंग अनुरक्षण में इस विभिन्नता के लिए इस अनुरोध पर टाप्प द्वारा ध्यान दिया जाए।</p>
<p>(ग) अनुमोदन प्राप्त मूल्यांक के पोर्ट आधारित संशोधित प्रस्ताव के अंतिम रिपोर्ट के आधार पर पट्टे किराए के आकलन अद्यतन किया जाए।</p>	<p>नोट किया गया, संशोधित प्रस्ताव के साथ उसी का संकलन किया है।</p>
<p>(घ) मार्गदर्शन के अनुसार पट्टे किराए का आकलन प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निर्धारित दरमान के अनुसार होना है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित पट्टे किराए केवल पोर्ट भूमि के लिए लागू होता है, पानी क्षेत्र के लिए नहीं। यद्यपि पोर्ट ने पानी क्षेत्र को पट्टे किराए का आकलन भूमि किराए का आकलन भूमि किराए के 1/3 के रूप निश्चित किया था तथापि यह कोई सरकारी नीति/मार्गदर्शन के आधार पर नहीं था। उक्त परिस्थिति में पोर्ट द्वारा प्रस्तावित मार्गदर्शन से विचलन का स्मर्थन करें।</p>	<p>पानी क्षेत्र के पट्टे किराए की उगाही समीप क्षेत्र के भूमि के 1/3 वसूल करने की रीति कोई सरकारी नीति या अन्य मार्गदर्शन के अनुसार नहीं हो। मेसेर्स. कोचिन शिपयार्ड, मेसेर्स. केरल फाइन आर्ट्स सोसाइटी तथा मेसेर्स. लक्षद्वीप प्रशासन से निम्न पट्टे किराए वसूल करते थे क्योंकि पोर्ट केवल पश्चजल के तल ही उनको दिया था तथा इसका पुनरुद्धार उपभोक्ता द्वारा किया। पश्चजल के तल उक्त उपभोक्ता को इस आधार पर आबंटित किया था। 15 हेक्टर पानी क्षेत्र के लिए प्रस्तावित पट्टे किराए, भूमि क्षेत्र के पट्टे किराए के 1/3 माना गया।</p>
<p>(ङ) बिजली लागत के आकलन के लिए मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड आबंटन किए जानेवाले प्रस्तावित भूमि क्षेत्र के संदर्भ में होगा। पानी क्षेत्र के पोर्ट के बिजली लागत का आकलन मार्गदर्शन के अनुसार नहीं है। विचलन का कारण बताइए।</p>	<p>परियोजना के विकास के लिए ग्राही को आबंटित कुल क्षेत्र के 88% पानी क्षेत्र के अधीन में है (कुल 21.5 हेक्टर से 19) प्रकाश व्यवस्था तथा अग्निशमन के प्रबन्धन (टर्मिनल के प्रचालन के लिए आवश्यक कुल बिजली के मुख्य भाग होगा) में प्रचालन के अधीन के सभी क्षेत्र शामिल होगा (भूमि या पानी क्षेत्र है इसको देखे बिना) पानी का क्षेत्र अधिक होने के कारण इस मामले में अन्य परियोजनाओं की तुलना में जहाँ अधिक क्षेत्र भूमि भाग की</p>

		ओर होने के कारण जो भंडारण सुविधाओं, स्टॉक यार्ड आदि संबंधी उपयोग के लिए होने से बिजली लागत परियोजना के लिए आर्बिट्र कुल क्षेत्र के लिए हुआ।																				
	(च) केरल राज्य वैद्युती बोर्ड को कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत वैद्युती बिल की प्रतिलिपि के अनुसार यूनिट दर 3.42 रुपये हैं। (9203435/-रू./उपभोग 2689000) इसके विरुद्ध बिजली लागत का आकलन बिजली यूनिट दर 6.005 रुपये आधार पर किया है। गणना में स्वीकृत बिजली यूनिट दर का केरल राज्य वैद्युति बोर्ड के अद्यतम बिल की प्रतिलिपि के साथ घटिया किया है।	के एस ई बी के ग्राहक द्वारा अदा किए जानेवाले वैद्युति प्रभार (केरल राज्य वैद्युति बोर्ड) का दो भाग है - एक माँग प्रभार - जो बिलिंग माँग के के वी ए के साथ लिंक किया है /महीने (जो नियत घटक है - वास्तव में उपभोग किए बिजली को देखे बिना) दूसरा घटक ऊर्जा प्रभार है जो एम यू एल टी द्वारा प्रति यूनिट के लिए प्रभारित हो - यह अनुमानित है कि लिंकित भार 3,000 के वी ए होगा तथा जो वर्तमान टैरिफ रूपरेखा के अनुसार एच टी वाणिज्यिक टैरिफ (के एस ई बी) पर होगा (कृपया टाम्प प्रस्ताव के भाग के रूप में के एस ई बी से प्राप्त टैरिफ को देखें) जिसके लिए प्रति महीने बिलिंग माँग (3000 के वी ए) के 350/रू. के वी ए माँग प्रभार होगा तथा प्रति कि.वा. 3.70 रुपये। वार्षिक ऊर्जा आवश्यकताओं के 5,160,000 यूनिट के लिए (संशोधित प्रस्ताव में) प्रति यूनिट 6.17 रुपये (संशोधित प्रस्ताव) की परिकलन की है।																				
(iii)	सरकार से प्राप्त स्पष्टीकरण के अनुसार एल पी जी कार्गो भी जहाज़ तट/ यार्ड अन्तरण तट एवं घाट शुल्क के संदर्भ में तटीय रियायत के लिए योग्य है। पोर्ट इसलिए हस्तन प्रभार के संदर्भ में तटीय एल पी जी के लिए रियायत का निर्धारण करें। इस प्रकार के रियायत से उत्पन्न राजस्व विवक्षा का टैरिफ को निश्चित करते समय विचार किया जाएगा ताकि अनुमानित राजस्व आवश्यकताएं प्रचालक द्वारा प्राप्त कर सकें।	आई ओ सी एल द्वारा दिए उत्तर के अनुसार तटीय एल पी जी यातायात (वार्षिक) करीब प्रति वर्ष 350,000 टन की प्रतीक्षा करता है (एलपीजी के अनुकूलतम धारिता के 51.56%) जो एल पी जी कार्गो के संशोधित टैरिफ दर पर पहुँचने की प्रतीक्षा करता है। यही संशोधित प्रस्तुत प्रस्ताव में प्रतिबिंबित करता है।																				
	(ख) यद्यपि पी ओ एल कार्गो, कार्गो संबंधी प्रभार रियायती के लिए योग्य नहीं है, तो भी ऐसे कार्गो वहन करनेवाले वेसल, वेसल संबंधी प्रभार में रियायती के लिए योग्य हैं। कोचिन पोर्ट ट्रस्ट यूनिट दर के मानते वक्त बर्थ भाड़े प्रभार में तटीय रियायती के संघात को मान लें।	इनपुट को संशोधित प्रस्ताव में मान लिया है। जबकि कोचिन पोर्ट प्रथमतया बंकर इंधन टर्मिनल का विकास कर रही है, तो गत डेटा के अभाव में तटीय यातायात के शेयर पर भरोसा रखना है। आई पी ए ने प्रमुख फर्मों से बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो (कृपया व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के परिशिष्ट 4.03 का ध्यान दीजिए) के स्रोत के लिए उनके प्लानों का इनपुट ले लिया है। अधिकतम फर्मों ने तटीय कार्गो के लिए बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो के लिए विदेशगामी और तटीय स्रोत के लिए ग्रहण करनेवाले 50% शेयर का उल्लेख किया है।																				
(iv)	इस प्रस्ताव में मुख्य बर्थ में 80,000 डी डब्लियु टी तक के जलयानों का हस्तन उपलब्ध है और इसलिए संपरिवर्तन के लिए एक व्यवहार के रूप में 60% घटक प्रयोग में लाकर जलयान का जी आर टी 48000 टन आयेगा। 29250 में आनेवाले बंकर एवं पी ओ एल जलयानों के औसतन जी आर टी और 18180 में एल पी जी जलयानों का औसतन जी आर टी जलयानों का औसतन जी आर टी न्यायसंगत किया जाए। 1300 टनों में बार्ज बर्थ पार के रूप में बार्ज का औसतन जी आर टी लेने का आधार व्यक्त कीजिए। एल पी जी जलयानों और अन्य पी ओ एल माल जलयानों का औसतन जी आर टी और पिछले 3 वर्षों में पोर्ट में हस्तन किए गए बार्जों का विवरण दीजिए।	1,300 टनों में बार्ज, 29250 में बंकर जलयान 18180 में एल पी जी जलयान का जी आर टी इंडियन पोर्ट्स असोसियेशन द्वारा तैयार किए गए व्यवहार्यता रिपोर्ट में प्राकलित किया है। अनुरोध के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट में पी ओ एल माल जलयानों पर ऐतिहासिक आंकड़ा नीचे दिया है : <table><tr><th>वर्ष</th><th>जलयानों की संख्या</th><th>जीआरटी (टन)</th><th>एनआरटी (टन)</th><th>डीडब्लियुटी (टन)</th></tr><tr><td>2007-08</td><td>159</td><td>3,384,058</td><td>2,887,618</td><td>5,091,312</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>145</td><td>3,219,864</td><td>2,964,652</td><td>4,849,703</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>197</td><td>4,670,794</td><td>2,137,306</td><td>7,482,922.05</td></tr></table> एलपीजी टर्मिनल प्रथम रूप से विकसित करने के कारण एल पी जी एल के लिए कोई पूर्वी आंकड़ा उपलब्ध नहीं है।	वर्ष	जलयानों की संख्या	जीआरटी (टन)	एनआरटी (टन)	डीडब्लियुटी (टन)	2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312	2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703	2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05
वर्ष	जलयानों की संख्या	जीआरटी (टन)	एनआरटी (टन)	डीडब्लियुटी (टन)																		
2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312																		
2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703																		
2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05																		

(v)	व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट के पृष्ठ 67 के फ्लो डायग्राम से यह समझ में आया है कि बार्ज लोडिंग बर्थ की ओर बार्जों में केवल बंकर ही लोड करने की प्रतीक्षा है। जबकि प्रस्ताव का पृष्ठ 9 में पैरा 3.2 में बंकर इंधन तथा पी ओ एल कार्गो दोनों के हस्तन के लिए मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता दर्शाया है। सही स्थितिसूचित की जाए।	एम यू एल टी में हस्तन किए जाने के लिए प्रतीक्षित माल के प्रकार पर प्रमुख फर्मों से प्राप्त उत्तरों के विश्लेषण के आधार पर यह दिखाई पड़ा कि अधिकतम (6 में से 5 केवल बंकर इंधन उर इसके संबद्ध पी ओ एल (लूब आदि जैसे) और इस टर्मिनल में हस्तन किए जाने का पी ओ एल उत्पादों का शेयर नगण्य है। इसलिए बार्ज लोडिंग बर्थ की कार्यक्षमता देखने के लिए इंधन के हस्तन में मुख्य बर्थ पर कार्यक्षमता बढ़ाकर दिखाता है।
(vi)	प्रस्तावित टर्मिनल में पी ओ एल उत्पादों और बंकर का शेयर संबंधी निर्णय केलिए पोर्ट द्वारा किए गए विश्लेषण की व्याख्या दीजिए।	बंकर तथा अन्य पी ओ एल उत्पादों के लिए यातायात प्रक्षेप प्राकलित करने के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट में इंडियन पोर्ट्स असोसियेशन द्वारा किए गए विश्लेषण पोर्ट ने स्वीकार किया। माल के प्रकार पर जो एम यू एल टी में हस्तन किए जाने के लिए प्रतीक्षित है (व्यवहार्यता रिपोर्ट का परिशिष्ट 4.03) प्रमुख फर्मों से प्राप्त उत्तरों के विश्लेषण के आधार पर यह देखा जा सकता है कि अधिकतम (6 में से 5 प्लेयेर्स) बंकर इंधन और इससे संबद्ध पी ओ एल (लूब आदि जैसे) और एल पी जी जो इस टर्मिनल में हस्तन किए जाने के लिए ही प्रतीक्षित है। इसके आधार पर अन्य पी ओ एल उत्पादों का शेयर नगण्य है।

8.1 संक्षेप में 30 जून 2010 को सी पी टी द्वारा बनाए पुनरीक्षित प्रस्ताव के मुद्दे निम्न प्रकार हैं :

(i) मूल प्रस्ताव में दिए गए 22 हेक्टर के विरुद्ध पोर्ट ने परियोजना के लिए 21.5 हेक्टर आबंटित करने का प्रस्ताव रखा जो निम्न प्रकार है :

- मुख्य बर्थ के लिए 15 हेक्टर पानी क्षेत्र (कोई परिवर्तन नहीं)
- बार्ज लोडिंग बर्थ केलिए 4 हेक्टर पानी क्षेत्र
- भंडारण सुविधाओं के लिए 2 हेक्टर (प्राथमिक प्रस्ताव में नहीं दिखाया था)
- प्रचालनीय सुविधाएं जैसे मकान, सड़क आदि के लिए 0.5 हेक्टर पोर्ट भूमि (3 हेक्टर भूमि प्रारंभ में प्रस्तावित है)

(ii) प्राकलित कुल परियोजना लागत 173.42 करोड़ रु. हैं जो मूल प्रस्ताव में प्राकलित 124.39 करोड़ रुपये के विरुद्ध है। पूंजी लागत के प्राकलन संबंधी मुख्य संशोधन निम्न प्रकार हैं :

- (क) हाल का बजट संबंधी उद्धरणों पर आधारित कुछ मदों के पूंजी लागत की पुनरीक्षा।
- (ख) सी पी टी द्वारा विकसित किये जाने का सामान्य उपभोक्ता संरचना केलिए सी पी टी को अप्रूफ्रंट अदायगी के रूप में 7.45 करोड़ रुपये पुनरीक्षित प्रस्ताव में प्राकलित किया है। यह लागत प्रत्यक्ष पूंजी लागत के क्रमशः 61.85 %, 5.60% और 32.15% के अनुपात में मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ और भण्डारण सुविधा केलिए विभाजित किया है।
- (ग) भंडारण टैंकों के विकास की ओर प्राकलित कुल पूंजी लागत 54.72 करोड़ रु. हैं जिसमें सामान्य संरचना केलिए अप्रूफ्रंट अदायगी का विभाजन शामिल है।

प्रोजेक्ट के आकलित लागत प्रारंभ प्रस्ताव एवं संशोधित प्रस्ताव दोनों के तुलनात्मक स्थिति नीचे दिया है :

(करोड़ रुपये में)

क्रम सं	विवरण	प्रारंभ प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		मुख्य बर्थ	बार्ज लोडिंग बर्थ	मुख्य बर्थ (टिप्पणी देखें)	बार्ज लोडिंग बर्थ
1	बर्थ भाड़ा कार्यकलाप				
(i)	बर्थ निर्माण का लागत	61.30	7.96	55.02	7.49
(ii)	ड्रेडजिंग की लागत	14.08	0.47	14.08	0.47
	बर्थ भाड़ा कार्यकलाप का कुल लागत	75.38	8.43	69.10	7.96
2	कार्गो हस्तन कार्यकलाप :				
(i)	सिविल निर्माण लागत				
	(क) सड़क	1.03	0.1	0.68	0.06
	(ख) मकान, जल पूर्ति, गंदा पानी आदि	3.21	0.32	7.42	0.48
	2(i) के उप कुल	4.23	0.42	8.10	0.54
(ii)	उपकरण लागत				
	(क) (समुद्री भारित/अभारित उपकरण / लचीला होस)	4.08	0.0056	2.71	0.0055
	(ख) पाइपलाइन	11.26	0.59	10.12	0.57
	(ग) अग्निशमन उपकरण	10.53	1.05	11.21	0.09
	(घ) बिजली एवं प्रकाश संचारण	5.89	0.59	5.79	0.52
	2(ii) के उप कुल	31.75	2.24	29.83	1.19
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपकरण लागत का 5%)	1.80	0.13	1.90	0.09
	कार्गो हस्तन कार्यकलाप का कुल लागत	37.79	2.79	39.83	1.82
3	भंडारण कार्यकलाप				
(i)	सिविल निर्माण लागत	दर्शाया नहीं			
	(क) टैंक			41.58	-
	(क) सड़क			0.36	-
	(ख) मकान, जल आपूर्ति, गंदा पानी आदि			2.80	-
	3(i) का उपकुल			44.74	-
(ii)	उपकरण लागत				
	(क) पाइपलाइन			2.42	-
	(ख) अग्निशमन उपकरण			4.95	-
	(ग) बिजली एवं प्रकाश संचारण			0.00	-
	3(ii) के उप कुल			7.37	-
(iii)	विविध लागत(सिविल एवं उपकरण लागत का 5%)			2.61	-
	भंडारण कार्यकलाप के लिए कुल लागत			54.71	-
4	बर्थवार कुल लागत (1+2+3)	113.17	11.22	163.64	9.78
5	कुल परियोजना लागत	124.39		173.42	

टिप्पणी:

बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल एवं एल पी जी के लिए मुख्य बर्ध में सामान्य पूँजी लागत के विभाजन का आधार निम्न प्रकार है :

(1) सिविल लागत

- रोडों में विकास के लिए पूँजी लागत , बर्ध दिनों के शेयर के आधार पर दो माल समूह के बीच में प्रभाजित है । (अर्थात् बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल माल की ओर 55.72% और एल पी जी की ओर 44.28%)
- मकान, पानी सप्लाई, माल व्यवस्था आदि के लिए - पंप हाउस के विकास के लिए 2.10 करोड़ रुपये का लागत (मुख्य बर्ध के लिए अग्रिशमन) एल पी जी के लिए विभाजित किया लेकिन लागत का शेष बर्ध दिनों के शेयर के आधार पर दो माल के बीच में प्रभाजित है ।

(2) उपकरण लागत :

- समुद्री लोडिंग/अनलोडिंग उपकरण - बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए 2.71 करोड़ रु. सीधे आबंटित किया ।
- पाइपलाइन- 0.67 करोड़ रु. बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए विभाजित है । बर्ध दिनों के शेयर के आधार पर लागत का शेष प्रभाजित किया गया । अर्थात् बंकर इंधन/ पी ओ एल माल के लिए 55.72% और एल पी जी की ओर 44.28% ।
- अग्रिशमन उपकरण : बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए 1.01 करोड़ रु. विभाजित है और एल पी जी के लिए 10.20 करोड़ रु. ।

(iii) 42000 के एल के टैंकों का अधिकतम भंडारण कार्यक्षमता का 70% और $0.9(0.7 * 42000 * 0.9 = 26460 \text{ टन})$ में बंकर इंधन और पी ओ एल माल की सान्द्रता ध्यान में रखकर भंडारण टैंकों (4 संख्या) का अनुकूलतम कार्यक्षमता का मूल्यांकन 26460 टन किया जाता है ।

(iv) प्रारंभिक तथा संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित प्रभारों की तुलनात्मक विवरण नीचे दी है :

क्रम सं	टैरिफ का विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		मुख्य बर्ध	बार्ज लोडिंग बर्ध	मुख्य बर्ध	बार्ज लोडिंग बर्ध
I	बर्ध भाड़ा (प्रति घंटे प्रति जी आर टी)	1.23 रु.	2.32 रु.	1.43 रु. (विदेशगामी वेसल)	--
				0.86 रु. (तटीय वेसल)	2.19 रु. (तटीय जहाज़)
II	हस्तन प्रभार:				
	(i) बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल कार्गो (प्रति टन)	22.81 रु.	5.72 रु.	21.26 रु. (विदेशगामी और तटीय दोनों)	4.50 रु. (विदेशगामी और तटीय दोनों)
	(ii) एल पी जी	129.26 रु.	--	154.72 रु. (विदेशगामी) 92.83 रु. (तटीय)	--
III	भंडारण प्रभार (प्रति टन प्रति दिन)	प्रस्तावित नहीं		18.77 रु.	--

8.2. को.पो.ट्र. द्वारा बनाए परिवर्तन के अनुसार संशोधित प्रस्ताव को संबन्धित असोसियेयन को भेजा गया। आवेदकों की अल्प सूची बनायी तथा श्रेष्ठ उपभोक्ताओं द्वारा उनकी टिप्पणियाँ टैम्प तथा सीधे को.पो.ट्र. को प्रस्तुत किया। टिप्पणियों को प्राप्त करने के तुरन्त बाद को.पो.ट्र. से अनुरोध किया कि उनकी राय प्रस्तुत करें। इंडियन ओयल कारपोरेशन लि., मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्विस लि., मेसर्स. भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि. तथा मेसर्स. आई एम. सी. लि. द्वारा संशोधित प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियाँ को.पो.ट्र. को प्रस्तुत किया जिसकी एक प्रतिलिपि टैम्प को पृष्ठांकित किया। इन उपभोक्ताओं/प्रत्याशित विडरों द्वारा बनाई टिप्पणियाँ संबन्धी राय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तुत किया।

9. संशोधित प्रस्तावों तथा उत्तरों की जांच से को.पो.ट्र. से हमारे 2010 अगस्त 2 के पत्र के अनुसार कुछ और मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का उपदेश दिया। को.पो.ट्र. ने 2010 अगस्त 12 के पत्र के अनुसार उत्तर दिया। अपने उठाए गए प्रश्न तथा को.पो.ट्र. के उत्तर निम्न प्रकार प्रस्तुत किया है :

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए प्रश्न	को पो ट्र द्वारा प्रस्तुत उत्तर																															
(i)	पोर्ट ने बताया कि उतराई भुज के लागत में नए कोटेशन के अनुसार संशोधन किया है। (याने यू एस डालर 4,80,0000 जिसके बारे में सीमा शुल्क/ ड्यूटी, परिवर्तन के लिए स्वीकृत विनियम दर, बेस दर आदि संबंधी विस्तृत गणना नहीं की है। कोचिन पोर्ट से आवश्यक विवरण प्रस्तुत करने को बताया। यह बता दिया जाए कि सेस क्षेत्र के लिए कर फायदा कैसे उपलब्ध करें जो को पो ट्र द्वारा उनके (ii) (ख) के उत्तर में प्रतिपादित किया है।	<p>गणना संबंधी विस्तृत विवरण निम्न प्रकार है :</p> <table><thead><tr><th>मद</th><th>यूनिट लागत</th><th>यूनिटों की संख्या</th><th>कुल</th></tr></thead><tbody><tr><td>8" उतराई भुज की लागत (3" बाथ प्राप्त लाइन के साथ)</td><td>150,000\$</td><td>2</td><td>300,000 यू एस डी</td></tr><tr><td>ई आर सी की लागत</td><td>70,000 \$</td><td>2</td><td>140,000 यू एस डी</td></tr><tr><td>प्रति स्थापन सहारा लागत</td><td>2,100 \$</td><td rowspan="2">सभी यूनिटों के लिए समान</td><td>2,100 यू एस डी</td></tr><tr><td>वर्कशॉप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत</td><td>1,500\$</td><td>1,500 यू एस डी</td></tr><tr><td colspan="3">यू एस डी में कुल लागत</td><td>443600\$</td></tr><tr><td colspan="3">परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)</td><td>46.14 रु. प्रति यू एस डी</td></tr><tr><td colspan="3">उतराई भुज के कुल लागत</td><td>20,467704 रु.</td></tr></tbody></table> <p>फिलहाल में सेस फायदा का पानी क्षेत्र के लिए नहीं दिया जाता। तथापि एक स्थिर संरचना का निर्माण से भूमि क्षेत्र से होकर बना जाने के कारण सेस फायदा इस मराइन इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए उपलब्ध होने की गुंजाइश है। यह संगत है कि एल एन जी टर्मिनल की मामले में भी सेस की फायदा मराइन संरचना के लिए दी गई है। इस विशेष क्षेत्र की फायदा उपलब्ध करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों से संपर्क किया जाए। इस दृष्टि से सेस के अधीन छूट प्राप्त करने योग्य कर वस्तुओं को लागत आकलन में नहीं लिया गया है। उसी प्रकार मुख्य तथा बार्ज बर्थ के लिए कर फायदा प्राप्त होने के लिए आकलन को परिवर्तित किया है।</p>	मद	यूनिट लागत	यूनिटों की संख्या	कुल	8" उतराई भुज की लागत (3" बाथ प्राप्त लाइन के साथ)	150,000\$	2	300,000 यू एस डी	ई आर सी की लागत	70,000 \$	2	140,000 यू एस डी	प्रति स्थापन सहारा लागत	2,100 \$	सभी यूनिटों के लिए समान	2,100 यू एस डी	वर्कशॉप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत	1,500\$	1,500 यू एस डी	यू एस डी में कुल लागत			443600\$	परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)			46.14 रु. प्रति यू एस डी	उतराई भुज के कुल लागत			20,467704 रु.
मद	यूनिट लागत	यूनिटों की संख्या	कुल																														
8" उतराई भुज की लागत (3" बाथ प्राप्त लाइन के साथ)	150,000\$	2	300,000 यू एस डी																														
ई आर सी की लागत	70,000 \$	2	140,000 यू एस डी																														
प्रति स्थापन सहारा लागत	2,100 \$	सभी यूनिटों के लिए समान	2,100 यू एस डी																														
वर्कशॉप तथा प्रशिक्षण उपकरण लागत	1,500\$		1,500 यू एस डी																														
यू एस डी में कुल लागत			443600\$																														
परिवर्तन दर (2010 जुलाई 18)			46.14 रु. प्रति यू एस डी																														
उतराई भुज के कुल लागत			20,467704 रु.																														
(ii)	(क) पुनरीक्षित प्रस्ताव के अनुसार भंडारण टैंक सुविधा के लिए कैसे 2 हेक्टर भूमि संबंधी निर्णय लिया गया। व्याख्या दीजिए।	2 हेक्टर क्षेत्र में 4 भंडारण टैंक, टैंकों के बीच बना रखने का सुरक्षित जगह, सर्विस शेड, जल निकास और कार्यालय जगह शामिल होगा।																															
	(ख) प्रति वर्ष 3.42 मिलियन टनों पर मूल्यांकित बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल की अनुकूलतम कार्यक्षमता के भंडारण के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 4 भंडारण टैंक की पर्याप्तता दर्शाने की संगणना सूचित की जाए। अगर है तो भविष्य में भंडारण टैंक के लिए अतिरिक्त भूमि आबंटित करने से संबंधित पोर्ट का विचार क्या है।	<p>भंडारण सुविधा निम्न प्रकार प्राकलित की है :</p> <p>भंडारण सुविधा = 37800 टन</p> <p>निष्क्रमण दर @ 500 टन/घंटे और 19 घंटे/दिन=9500 टन/दिन।</p> <p>टैम्प मार्गदर्शन में 16 (24* 0.7)घंटे का एक शर्त निर्धारित है।</p> <p>यद्यपि हमारी संगणना में मुख्य घाट की अनुकूलतम कार्यक्षमता मिलने के लिए हमने 19 घंटे लिए हैं।</p> <p>भंडारण समय = 37800/9500= 4 दिन</p>																															

		<p>भंडारण समय = $37800/9500 = 4$ दिन</p> <p>वार्षिक घुमाव-फिराव = 90</p> <p>भंडारण क्षमता = $90 \times 37800 = 3.4$ एमएमटीपीए</p> <p>इसके अलावा उतार चढ़ाव प्रचालन समसामयिक रूप से करना है। इसलिए अनुकूलतम कार्यक्षमता के हस्तन के लिए भंडारण सुविधा समुचित है।</p>																										
	<p>(ग) उत्तर में सूचित प्रकार भविष्य में पोर्ट द्वारा भंडारण टैंक के लिए अतिरिक्त भूमि का आबंटन किया जाता तो, अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन 2008 के खंड 2.2 और 2.8 के अनुसार संकेतन के आधार पर समग्र परियोजना अवधि के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रन्ट टैरिफ कापस (भविष्य में) लागू होने के कारण ऐसे अतिरिक्त निक्षेप का लागत वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को प्राप्य आश्रय क्या है।</p>	<p>उपर्युक्त (ख) में हमारे उत्तर के अनुसार इस स्तर में अतिरिक्त भूमि का आबंटन नहीं उठता है।</p>																										
(iii)	<p>पूँजी लागत प्राकलन में विचार किए गए सेस संबंधी कर सुविधाओं का मदवार विवरण दीजिए</p>	<p>सभी विषयों के लिए सेस सुविधाएं ध्यान में रखी है :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th>परियोजना घटक</th><th>सेस कर सुविधा अवधि</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>प्रचालनीय मकान मुख्य बार्ज निर्माण और बार्ज जेद्दी</td><td rowspan="11">इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल-निकास</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्थ</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेद्दी बार्ज करने के लिए गर्त देना</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>लूव उत्पादों के पाइपलाइन</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>गर्त संबंधी नामाकरण</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>भंडारण टैंक</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>समुद्री लोडिंग उपकरण</td></tr> </tbody> </table>	क्रम सं.	परियोजना घटक	सेस कर सुविधा अवधि	1.	प्रचालनीय मकान मुख्य बार्ज निर्माण और बार्ज जेद्दी	इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।	2.	सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल-निकास	3.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्थ	4.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेद्दी बार्ज करने के लिए गर्त देना	5.	लूव उत्पादों के पाइपलाइन	6.	गर्त संबंधी नामाकरण	7.	प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं	8.	भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन	9.	भंडारण टैंक	10.	भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा	11.	समुद्री लोडिंग उपकरण
क्रम सं.	परियोजना घटक	सेस कर सुविधा अवधि																										
1.	प्रचालनीय मकान मुख्य बार्ज निर्माण और बार्ज जेद्दी	इन विषयों के लिए केन्द्रीय करो (उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क) को विचार नहीं किया है।																										
2.	सेवाएं- आंतरिक रोड, पानी सप्लाई और जल-निकास																											
3.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए गर्त देने से संबंधित बर्थ																											
4.	पाइपलाइन- डीज़ल के लिए जेद्दी बार्ज करने के लिए गर्त देना																											
5.	लूव उत्पादों के पाइपलाइन																											
6.	गर्त संबंधी नामाकरण																											
7.	प्रदूषण नियंत्रण, द्वीप सज्जा, उपयोगिता और सामान्य सुविधाएं																											
8.	भंडारण टर्मिनलों से और की ओर गर्त से पाइपलाइन																											
9.	भंडारण टैंक																											
10.	भंडारण टैंकों के लिए अग्नि सुरक्षा																											
11.	समुद्री लोडिंग उपकरण																											
(iv)	<p>सीपीटी द्वारा प्राकलित बिजली लागत में मुख्य बर्थ के लिए प्राकलित कुल प्रचालन लागत का 28% और बार्ज बर्थ के लिए प्राकलित कुल प्रचालन लागत का 48% शामिल है। बिजली लागत प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा विचार किए गए मुख्य क्षेत्र जल क्षेत्र है अर्थात् 19 हेक्टर में 0.5 हेक्टर ही भूमि है। मार्गदर्शनों के अनुसार प्रति हेक्टर के लिए 2.4 लाख यूनिट का बिजली उपभोग शर्त सामान्य लाइटिंग एवं द्वीप सज्जा सामान्य रूप से प्रचालन क्षेत्र में उपलब्ध किया जाएगा। उपर्युक्त निरीक्षण के आधार पर पोर्ट से यह अनुरोध किया जाता है कि क्या 19 हेक्टर जल क्षेत्र समग्र रूप से प्रचालन क्षेत्र होगा और यह भी पुष्ट किया जाए कि क्या लाइटिंग सुविधा समग्र जल क्षेत्र के लिए पोर्ट के निर्णयानुसार लाइटिंग सुविधा उपलब्ध की जाएगी। अगर नहीं है तो बिजली लागत प्राकलन में सी पी टी द्वारा उचित संशोधन बनाया जाए।</p>	<p>समग्र 19 हेक्टर जल क्षेत्र प्रचालन क्षेत्र नहीं होगा। 19 हेक्टर जल क्षेत्र के 20% बिजली लागत परिकलित किया था। यह 20% प्रचालन क्षेत्र होगा जहाँ जलयानों को बर्थ किया है, लाइटिंग किए जाने के लिए अनिवार्य पाइपलाइन और चलन रास्ता है।</p>																										
(v)	<p>यह दिखाई पड़ा कि पोर्ट ने हाइ टेनशन (एच-टी-आई यू) वाणिज्य एच टी अर्थात् प्रति यूनिट के लिए 3.70 रु. पर एनर्जी चार्ज के लिए निर्धारित उच्चतम बिजली का यूनिट दर ले लिया है और प्रति के वी ए/महीने के लिए 350/- रु. का डिमान्ड प्रभार स्थिर</p>	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 15 में दर्शाए गए पोर्ट की नक्शे पर ध्यान दिया जाए। वर्तमान पोर्ट एक अकेले हुए आइलैन्ड - वि. आइलैन्ड पर विकसित है। मई 2010 का बिजली बिल इस आइलैन्ड में (जो एक अलग संपर्क है) पोर्ट विकास के लिए लागू है। एम यु एल टी का विकास पुतुवाइपिन सेस में आ रहा है जहाँ पोर्ट ने कोई बिजली</p>																										

	<p>प्राकलित करने के लिए वाणिज्य एच टी टैरिफ ले लेना के आधार की व्याख्या दीजिए ।</p> <p>पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किये गये मई 2010 के बिजली के बिल में बिजली का यूनिट दर 4.78 रु. है । इस सिलसिले में अपफ्रन्ट टैरिफ निर्धारण में बिजली का उच्चतर यूनिट दर 6.17 रु.अपनाने के कारण उचित सिद्ध कीजिए ।</p>	<p>संबद्ध वितरण नेटवर्क बनाने की योजना है । (यह नोट किया जाए कि उपयोगिता संरचना इस सेस में विकसित करने की प्रक्रिया में है) - और इसके लिए के एस ई बी द्वारा निर्धारित वाणिज्य दर एच टी- आई यु पर चार्ज किया जाएगा । इसलिए वही प्रस्ताव में दिया है ।</p>
(vi)	<p>प्रस्तावित दरमान में निम्न लिखित सामान्य शर्तें समायोजित किया जाए :</p> <p>“ टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य एक अनुचित स्तर के परे विलंबों के लिए उपभोक्ताओं द्वारा प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी । ”</p> <p>“ उपभोक्ता के अनुरोध पर जब प्रचालक माल की सुपुर्दगी /लोड नहीं किया जा सकता तब उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उत्पन्न नहीं होगी । ”</p>	<p>विषय नोट किया गया और यह समायोजित किया जाएगा ।</p>
(vii)	<p>पुनरीक्षित प्रस्ताव में 745 लाख रु. पर सामान्य उपभोक्ता संरचना के लिए अपफ्रन्ट शुल्क पोर्ट ने प्राकलित किया । कृपया सूचित किया जाए कि प्रस्ताव रखा जाने के लिए सामान्य उपभोक्ता संरचना सुविधाएं क्या है, सूचित किया जाए और 745 लाख रु. पर ऐसे मूल्यांकन का आधार भी सूचित किया जाए । और मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ के लिए यह लागत विभाजित करना और क्रमशः प्रत्यक्ष पूंजी लागत के 61.85%, 5.60% और 32.55% अनुपात में भंडारण का तर्क संबंधी व्याख्या दीजिए ।</p> <p>सिविल लागत के 5% पर विविध लागत के प्राकलन के लिए निर्धारित शर्त में अपफ्रन्ट शुल्क शामिल है । इसलिए विविध लागत के अलावा सामान्य उपभोक्ता सुविधाओं के लिए अलग अपफ्रन्ट शुल्क के प्राकलन के लिए मार्गदर्शनों से बनाये गये विचलन पोर्ट द्वारा न्यायसंगत किया जाएं ।</p>	<p>(क) पुतुवाइपिन क्षेत्र एक अविकसित क्षेत्र है और सी पी टी द्वारा सहायक संरचना जैसे रोड संबद्धता, बिजली और जल-निकास आदि समग्र सेस क्षेत्र के लिए उपलब्ध करना है । सी पी टी का यह लागत उस क्षेत्र के विभिन्न सह-विकासकर्ता-दार शेयर करेगा । आई ओ सी एल, बी पी सी एल और पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड (पीएलएल) के अलावा एम यु एल टी प्रचालक सह विकासकर्ताओं में एक होगा । ये सब बी ओ टी प्रचालक के लिए लाभदायक सामान्य संरचना सुविधाएं होने के कारण एस लागत एक भाग बी ओ टी प्रचालक द्वारा दिया जाएगा जो अपफ्रन्ट टैरिफ संगणना में विचार किया गया है । मसौदा रियायत करार में सामान्य संरचना के लिए 7.45 करोड़ रु. की अदायगी एक पूर्व शर्त के रूप में समायोजित किया है ।</p> <p>(ख) इस लागत के आबंटन के लिए मूलाधार साधारण उपभोक्ता इन्फ्रास्ट्रक्चर में शामिल है - बाहरी रोड (परियोजना स्थल की ओर) एवं संबन्धित उपस्कर जो मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ तथा भण्डारण टर्मिनल द्वारा उपयोग किया जाता है । सीधे पूंजीगत लागत पर आधारित आबंटन से साधारण उपभोक्ता इन्फ्रास्ट्रक्चर की ओर लागत में वृद्धि करती है । इसलिए इसको ही स्वीकार किया ।</p> <p>(ग) बी ओ टी प्रचालक से बाहरी रोडों तथा पुतुवाइपिन सेज के उपयोग संबन्धी विकास के लिए अदायगी की प्रतीक्षा है । यह टैंप मार्गदर्शन में सूचित 'अपफ्रन्ट फ्री' के रूप में नहीं है । बाद में संशोधित प्रस्ताव में 'अपफ्रन्ट फ्री' शब्द को साधारण इन्फ्रास्ट्रक्चर के अनुकूलतम लागत (को पो टू द्वारा प्राप्त होनेवाले) के रूप में प्रतिस्थापित किया जाना है ।</p> <p>(घ) यह ध्यान देने योग्य है कि पट्टे किराए प्रस्ताव टैंप को प्रस्तुत भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट में को पो टूस्ट द्वारा प्रस्तुत पुतुवाइपिन के भूमि का मूल्यांकन को वल्लारपाडम के भूमि मूल्य का आधार माना जाता है तथा इसमें 20% घटाव किया है इस बात पर कि जो सी बी डी से दूर स्थित है तथा भूमि के बाज़ार भाव में भिन्नता होती है । आबंटित क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करता है । प्रस्तावित वसूली राशि सहारा इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए होता है । इसलिए दोनों को अपफ्रन्ट प्रस्ताव में माना जाता है । भूमि मूल्यांकन रिपोर्ट के संगत पृष्ठ प्रस्तुत किया है ।</p>
(viii)	<p>बार्ज बर्थ की बर्थ भाड़ा गणना में 3.42 मि.टन अनुकूलतम धारिता तथा प्रति दिन 8400 टन औसत निपटान दर मानते हुए इसके लिए 406 दिन (255.5 दिन=365* 70%) अनुकूलतम धारिता के ओफ लोड के किए माना जाएगा । घंटे के रूप में 9762 घंटे लग</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में बर्थ भाड़ा गणना का संशोधन किया है ।</p>

	जाएगा जिसके लिए को पोर्ट ने 6132 घंटे की गणना उक्त टिप्पणी के अनुसार ठीक किया जाए ।	
(ix)	पोर्ट ने संशोधित प्रस्ताव की पृष्ठ सं. 8 में बताया था कि साधारण पूँजीगत लागत मर्दे जैसे इमारत, रोड़ तथा पानी आपूर्ति तथा मुख्य बर्थ के बीच के झेनेज, बार्ज बर्थ तथा भंडारण टैंक सीधे पूँजीगत लागत के अनुपात में होना है । उसी प्रकार साधारण लागत जैसे मराइन से जुड़ी हुई वस्तु, फोम आधारित अग्नि शमन आदि की गणना मुख्य बर्थ तथा बार्ज बर्थ के बीच का आबंटन सीधे पूँजीगत लागत प्लस आबंटित पूँजीगत लागत के अनुपात के अनुसार होगा । साधारण लागत के आबंटन के आधार को पूँजीगत लागत के स्वीकार का लोजिक मान गया है । यह बता दीजिए । इन लागतों को हर एक कार्यकलाप की सेवा सुविधाओं में प्रस्तावित सेवा में विनियोजित किया जाए ।	साधारण घटक के उपयोग-जैसे प्रचालन इमारत, रोड़, पानी आपूर्ति आदि का केवल एक कार्य के लिए प्रदान नहीं किया जा सकता । इसलिए यह महसूस हुआ कि इसको सीधे पूँजीगत लागत में आबंटित किया जाए ताकि इन घटकों के टैरिफ संबंधी वृद्धि का कार्यकलाप के साथ अनुपातिक रूप है यह सुनिश्चित किया जा सके । अग्निशमन सिस्टम जैसे घटक जिसका पूँजीगत लागत मुख्यतया एक विशेष कार्गो संबंधी होने के कारण उसी को उसी कार्गो में आबंटित किया जाता है । जहाँ कहीं हो, सीधे पूँजीगत लागत का लोजिक का पालन किया जाता है ।
(x)	पोर्ट ने सूचित किया कि मूल रूप से बनाए गए परियोजना संरचना मंत्रालय के निदेशों के अनुसार संशोधित किया गया । मंत्रालय से उक्त निदेशन का प्रतिलिपि अपने रिकार्ड के लिए भेज दिया जाए ।	सार्वजनिक निजी भागीदारी अनुमोदन समिति (पी पी पी ए सी) के अनुमोदन के लिए मंत्रालय के समक्ष मूल रूप से प्रस्तुत परियोजना प्रस्ताव में बी ओ टी प्रचालक की गुंजाइश में भंडारण टैंक शामिल नहीं है । मंत्रालय में पीपीपी विशेषज्ञ के साथ फरवरी 2010 को हुई चर्चा के बाद, मोडल रियायत करार (एम सी ए) से विचलन छोड़कर/काटकर और भंडारण अनिवार्यता की गुंजाइश मिलाकर परियोजना की संरचना के लिए मौखिक निदेश देकर पी पी पी ए सी ज्ञापन पुनः प्रस्तुत करने के लिए पोर्ट को निदेश दिया । तदनुसार परियोजना संरचना संशोधित किया गया । इससे संबंधित मंत्रालय के पत्रव्यवहार का एक प्रतिलिपि भेजा है ।
(xi)	कृपया स्पष्ट कीजिए कि पोर्ट द्वारा शुरू किए द्रव टर्मिनल के प्रचालनीय प्रवर्तन से क्या है अनिवार्य है कि सभी बंकर इंधन और अन्य इंधन माल भंडारण टैंक की ओर पास करना है । अगर है तो समग्र माल भंडारण टैंक की ओर पास करेगा और माल बार्जों में लोड करने के पहले टैंकों में भंडारण करना एक मध्यवर्ती सुविधा है, कृपया व्याख्या करें कि क्यों यह टैरिफ हस्तन प्रभार का एक भाग नहीं हो सकता ? प्रसंगवश, द्रव टर्मिनल के लिए अपफ्रून्ट टैरिफ मार्गदर्शनों के अनुसार पोर्टों द्वारा पूँजी लागत में भंडारण टैंक सुविधा प्राकलित करना है, एक द्रव टर्मिनल के लिए अलग रूप से भंडारण प्रभार इसमें नहीं आता है । सी पी टी द्वारा इस विषय की परीक्षा करके स्पष्ट कीजिए ।	सभी माल भंडारण टैंक की ओर पास करना अनिवार्य है । दि. 30 जून 2010 के प्रस्ताव में, प्रचालनों में विभिन्न एजेंसियों की भागीदारी की प्रत्याशा में हर एक कार्यकलाप के लिए अलग टैरिफ का प्रस्ताव किया था । यद्यपि टाम्प द्वारा बनाए निरीक्षणों के अनुसार भंडारण एक अकेला होनेवाला प्रचालन नहीं है यह पहचान कर राजस्व अनिवार्यता के लिए समग्र संगणना हस्तन कार्यकलाप के साथ विलीय किया है । बार्ज बर्थ का हस्तन सम्मिलित है और एक संयुक्त दर प्रस्तावित है । मार्गदर्शनों के अनुसार राजस्व अनिवार्यता का 95% हस्तन प्रभार की ओर और 5% विविध प्रभारों की ओर प्रभाजित किया जाना है । यद्यपि हम कोई विविध प्रभार नहीं बनाते हैं । लेकिन रोकनेवाले के रूप में काम करने के लिए और यह सुनिश्चित करने के लिए कि मुख्य बर्थ में स्वीकृति के सम्मिलन से बार्ज बर्थ का माल का भी निष्क्रमण किया गया है और मुख्य बर्थ के 3.42 एम एम टी पी ए का अनुकूलतम कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए रोकनेवाले का कार्य अनिवार्य है । यह ध्यान में रखकर 3 दिनों के निःशुल्क अवधि के पुरे माल के भंडारण के लिए प्रभार निर्धारित करना व्यवहारकुशलता है । भंडारण टैंक से बार्ज बर्थ में निष्कासित करने के लिए 25000 टनों का पार्सल साइज के लिए अनिवार्य औसतन समय 3 दिन है । इसलिए भंडारण प्रभार की ओर कुल राजस्व अनिवार्यता का 5% और हस्तन प्रभार की ओर 95% विभाजित करने का प्रस्ताव है । पुनरीक्षित प्रस्ताव में, मुख्य बर्थ में हस्तन के लिए, 3 दिनों के भंडारण के लिए और बार्ज बर्थ के हस्तन के लिए एक सम्मिलित हस्तन दर प्रस्तावित है । पुनरीक्षित संगणना दी गई ।
(xii)	भंडारण प्रभार- पुनरीक्षित प्रस्ताव में नए रूप से प्रस्तावित :	
	(क) द्रव टर्मिनल के मार्गदर्शन के अनुसार सिविल निर्माण लागत के अधीन भंडारण टैंक निवेश होता है ।	क्रम सं. (xi) के समान ।

	पहले बताए गए के अनुसार, मार्गदर्शन, द्रव टर्मिनल के लिए अलग भंडारण निर्धारित नहीं करते। प्रस्तावित मार्गदर्शन से विचलित होकर भंडारण कार्य के लिए अलग लागत की गणना करने का न्यायसंगत करें।	
	(ख) इमारत, पानी आपूर्ति तथा गंदा पानी संबंधी पूंजीगत लागत का भंडारण कार्य के लिए संगत होगा।	प्रशासन इमारत, पानी आपूर्ति तथा गंदा पानी भंडारण कार्य के प्रबन्धन के लिए आवश्यक है इसलिए लागत का आबंटन लिया है।
	(ग) द्रव टर्मिनल के भंडारण टैंक के अनुकूलतम धारिता के मार्गदर्शन में कोई मानदंड उपलब्ध नहीं है। 42000 कि.लि. टैंक 10,500 कि.लि. मानने का आधार बताइए। भंडारण टैंक की धारिता का निर्णय करने के लिए 70% उपयोगिता घटक लागू करने की प्रासंगिकता बता दीजिए याने 37800 टन्स 70%=26460 टन/दिन का भी विवरण दीजिए।	37,800 भंडारण धारिता याने 10,500 कि. लि के 4 टैंक, हर एक को 0.9 डेन्सिटी घटक मान लेना है, अनुकूलतम धारिता के लिए यह आवश्यक है इस विचार पर कि कार्गो 9500 टन/दिन के दर पर बार्जस द्वारा उतार जाता है। संशोधित गणना में 70% घटक पर विचार नहीं किया है।
	(घ) प्रति दिन प्रति टन के लिए 18.77 रु. भंडारण शुल्क को. पो. टू. के प्रस्ताव के अनुसार 1 दिन की कार्गो भंडारण सुविधा पर भंडारण शुल्क 6.41 करोड़ (याने 3416723 टन X 18.77/टन x प्रति दिन) जो आकलित राजस्व आवश्यकता के 18.13 करोड़ रुपये के विरुद्ध था। कृपया असंगति दूर करें तथा यह देखा जाए कि प्रस्तावित भंडारण शुल्क इसके द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए पर्याप्त है	भंडारण शुल्क क उक्त 12(क) के अनुसार संशोधित किया है। यह निर्णायक है कि भंडारण सुविधा का उपयोग किया जाए तथा भंडारण किए कार्गो प्रति दिन 9500 टन धारिता पर खली किया जाए। इसलिए प्रस्तावित है कि निःशुल्क समय 3 दिन से अधिक रहनेवाले कार्गो के लिए अलग दर प्रस्तावित किया जाय। संशोधित दर प्रस्तुत किया है।
	(ङ) बार्जस में बंकर इंधन के औसत निपटान दर प्रति टन/दिन पर 8400 बार्ज लोडिंग बर्थ के आधार संबंधी विवरण प्रस्तुत करें।	इसका 9500 टन/प्रति दिन में संशोधित किया है यह विचार पर है कि लदान दर प्रति टन/घंटे 500 टन हो जाय (आई पी ए के व्यावहार्यता रिपोर्ट पृष्ठ-142 के आधार पर- बार्ज लोडिंग बर्थ से प्रति घंटे 500 टन निकाल दिया जाए) और यह मानते हुए कि प्रति दिन 19 घंटे प्रचालन किया जाए। कृपया हमारी टिप्पणी ii (ख) की ओर ध्यान दें।
	(च) बार्ज लोडिंग बर्थ में प्रति दिन 8400 टन औसत निपटान दर तथा 6132 घंटे को मानते हुए को.पो.टू.ने बर्थ भाड़ा की गणना की है (255.5 दिनों में परिवर्तित करके बार्जस में ओफ लोड करने योग्य कुल बंकरों की मात्रा 2.146 मि. टन (8400 टन/दिन 255.5 दिन) जिसकी सर्वोत्तम क्षमता 3.416 मि.टन निर्धारित है के विरुद्ध थे। इसलिए गणना में कुछ असंगति हुई है। जिसे ठीक किया जाए।	औसत निपटान दर 9500 टन प्रति दिन संशोधित किया है। तदनुसार संशोधित बर्थ भाड़ा गणना संशोधित किया है।
	(छ) बार्ज में एक साथ बंकर इंधन कार्गो के लोडिंग के लिए निर्धारित बर्थ की संख्या सूचित करें। भंडारण भाड़ा एवं बर्थ भाड़े की गणना कैसे किया है, कृपया यह दिखाएं।	बार्ज लोडिंग बर्थ में एक ही समय एक बार्ज ही निर्धारित किया है। जी आर टी घंटों की गिनती निम्नानुसार दर्शाया है : बार्ज का जी आर टी -1300 अधिकतम क्षमता छुड़ाने के आवश्यक बार्ज की संख्या = $2441(3.41 \text{ एम एम टी}/1400 \text{ टन प्रति बार्ज})$ हर बार्ज के लोडिंग के लिए आवश्यक घंटे $-1400/500 = 2.8$ घंटे कुल जी आर टी घंटे- $2.8*1300*2441 = 8883480$ जी आर टी घंटे के ऊपरवाला बर्थ भाड़ा प्रभार के लिए आकलित किया गया है।
	(ज) सामान्य लोडिंग दर के आधार पर पोर्ट द्वारा अनुमानित बार्ज प्रति दिन 8400 टन है जो 37800 टन कार्गो प्रत्येक समय में संभरित है, उसको शून्यीकरण करने के लिए 4.5 दिन लगेगा। फिलहाल टैंक के संभरण क्षमता 26460 टन पोर्ट द्वारा माना गया है, जो प्रस्तुत कार्गो के शून्यीकरण करने के लिए 3.15 दिन लेगा। प्रस्तावित भंडारण प्रभार हर टन के लिए प्रति दिन 18.77 रु., सामान्य दिनों की संख्या स्वीकार किया नहीं; मुफ्त समय के पार द्रव कार्गो भंडारण	भंडारण दर संशोधित किया गया।

	प्रभार में आकर्षित होने की संभावना है। समय घटक को ज्यादा महत्ता देकर हमारे निरीक्षण के आधार पर यूनिट रेट संशोधित किया जाए।	
	(झ) बहु उपभोक्ताओं द्वारा कार्गो हस्तन करने का प्रस्ताव होने के कारण विभिन्न उपभोक्ताओं के एक ही कैटगरी के द्रव कार्गो के लिए भंडारण प्रभार वसूल करने की रीति बतायें।	विभिन्न टैंकों में विभिन्न उपभोक्ताओं से द्रव कार्गो लेकर ग्राही भंडारण किया जाएगा, और हर टैंक से इन्प्लो और औटप्लो की गणना किया जाएगा जो हर उपभोक्ताओं से संचित रकम का निर्णय ले सकता है।
	(ज) एक निर्धारित मुफ्त समय के बाद भंडारण प्रभार उगाहित कर सकता है जो अन्य कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रन्ट शुल्क मार्गनिर्देशक से स्पष्ट है। इस संदर्भ में; पोर्ट द्वारा द्रव कार्गो के लिए अनुयोज्य फ्री पीरियेड का प्रस्ताव रखें, इसके पार भंडारण प्रभार उद्ग्राह्य हो। फ्री पीरियेड दिनों शुरू होने के पहले सामान्य शर्तें भंडारण प्रभार अलग रूप से निर्धारित किया हो तो फ्री पीरियेड की गणना में छोड़ा गया दिनों समायोजित किया जायें।	भंडारण कार्यकलाप के पूंजी लागत सम्मिश्र हस्तन दर के भाग में मानने के कारण 3 दिन का फ्री पीरियेड निर्धारित किया है। फ्री पीरियेड तब शुरू होगा जब वेसल से अन्तिम कार्गो की रिहाई भी होने के बाद के दिन से।
(xiii)	पोर्ट द्वारा प्रस्तुत निकर्षण के अनुरक्षण पर अतिरिक्त स्पष्टीकरण।	कोचिन ऑयल के जैसे मल्ट को भी एक बर्थ बेसिन है। सी ओ टी की घाटी क्षेत्र करीब 22.5 हेक्टर एवं निकर्षण अनुरक्षण मात्रा 0.674 मि.क्यु.मी है। पिछले दो साल के निकर्षण अनुरक्षण लागत क्रमानुसार रु. 52.5/क्यु.मी और रु.3.94 करोड़ (रु.58.5/क्यु.मी) है। मल्ट के संबन्ध में निकर्षण अनुरक्षण मात्रा 0.42 मि.क्यु. मी है जो बेसिन के क्षेत्र कम है। आकलन के लिए प्रति क्यु.मी 60 रु. के दर स्वीकार किया है और गणना किया गया लागत रु.2.52 करोड़ उचित लगता है।

10. तदनन्तर उठाये गये सवालोंने के लिए उत्तर देते हुए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने दि. 13 अगस्त 2010 एवं 18 अगस्त 2010 के ई-मेल के अनुसार एक संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया। दिनांक 30 जून 2010 के पहले संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ पर 13 अगस्त 2010 को कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा किया गया मुख्य संशोधन नीचे संक्षेप में दिया गया है :

- (i) (क) सेज के लिए कर लाभ समुद्री भारत उपकरण के लागत आकलन में गणना किया था जो पहले विचार नहीं किया था।
- (ख) डोलर रूपया में बदलने का विनिमय दर आधुनिक बना दिया; प्रचलित दर 1 यू.एस. डोलर + रु.46.70 (ई टी दि.12.8. 2010)
- (ग) उपर्युक्त संशोधन में, प्रोजेक्ट का पूंजी लागत अन्तिम संशोधित प्रस्ताव रु.17341.52 लाख पूर्व संशोधित प्रस्ताव में आकलित करने के विरुद्ध 17296.55 लाख में आकलित किया है।
- (ii) (क) रोड़, प्रचालन मकान, प्रदूषण नियंत्रण सुविधायें आदि का सामान्य पूंजी लागत तथा सामान्य अवस्थापना आदि के लिए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को व्यय की अदायगी करनेवाला आनुपातिक हिस्सा आदि हर एक कार्यकलाप के लिए याने मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ, भंडारण तथा मुख्य बर्थ के लिए निर्धारित लागत एल पी जी तथा बंकर इंधन में विभाजित किया है। इसका हिस्सा बर्थ दिन में 55.72 % बंकर इंधन और 44.28 % एल पी जी के लिए रखा है। संशोधित गणना में, ऐसी सामान्य लागत का कुल बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो तथा एल पी जी के अनुपात में बर्थ दिन का हिस्सा एल पी जी कार्गो के पूंजी लागत बढ़ाने का परिणाम हुआ।

- (ख) बर्थिंग सर्वीसस के लिए पूँजी लागत आकलन में, मराइन से जुड़ी हुई वस्तु के पूँजी लागत रु.10.87 लाख पहले निर्धारित किया था जो बार्ज बर्थ के लिए था परन्तु अब मुख्य बर्थ के लिए बदल दिया है कारण स्पष्टीकृत किया नहीं ।
- (iii) (क) 19 हेक्टर जल क्षेत्र को प्रचालनात्मक क्षेत्र माना है जिसका पवर लागत 20% में आकलित किया है ।
भूमि क्षेत्र 2.5 हेक्टर और कुल जल क्षेत्र के 20% अतः 3.8 हेक्टर यूनिट दर 6.17 को स्वीकार करके कुल मिलकर कुल बिजली लागत 6.3 हेक्टर में आकलित किया है । प्रति हेक्टर 2.4 लाख यूनिट बिजली उपभोग मार्ग निर्देशक में निर्धारित मानक के अनुसार स्वीकार किया है । कुल बिजली लागत बर्थ दिनों के हिस्से के रूप में दोनों कार्गो दलों को आबंटित किया है ।
- (ख) लाइसेन्स की कुल क्षेत्र के लिए आकलित किया है और बर्थ दिनों के हिस्से के आधार पर आबंटित किया है ।
- (iv) 2010 अगस्त 18 के ई मेल के आधार आपर पोर्ट ने यह सुनिश्चित किया कि 1300 जी आर टी के बार्ज का औसत साइस एवं पार्सल साइस के 1400 टन बार्ज बर्थ भाड़े की गणना के लिए मान लिया है जो आई पी ए द्वारा प्रस्तुत प्रोजेक्ट की व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर था (पृष्ठ सं.143,144 और 145 व्यवहार्यता रिपोर्ट) और अतः वह सही है ।
- (v) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा आकलित संशोधित पूँजी लागत और राजस्व मांग की तुलना में इसका प्रस्ताव दिनांक 30 जून 2010 नीचे सारणी में दिया गया है :

	2010 जून 30 के कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव		2010 अगस्त 13 के कोचिन पोर्ट के संशोधित गणना	
	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ	बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो	एल पी जी
	बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो	एल पी जी		
(i) पूँजीगत लागत				
(क) हस्तन कार्यकलाप	1703.59	2278.61	182.36	7115.88
(ख) बर्थ सेवा	6909.99	795.56	मुख्य बर्थ 6920.86	बार्ज बर्थ 784.70
(ग) भंडारण	5471.41	-	-	हस्तन के लिए पूँजी लागत जिसमें भंडारण संबंधित लागत एवं बार्ज कार्यकलाप लागत जोड़ा है ।
कुल	17341.52		17296.55	
(ii) राजस्व माँग				
(क) हस्तन कार्यकलाप				
-प्रचालन लागत	453.76	469.11	124.56	705.18
- 16% आर ओ सी ई	272.57	364.58	29.18	1138.54
कुल	726.34	833.69	153.73	1843.72
(ख) भंडारण प्रभार				बार्ज बर्थ में भंडारण एवं हस्तन, हस्तन कार्यकलाप के मिश्रण का भाग बन जाता है ।
-प्रचालन लागत	937.84	-	-	
- 16% आर ओ सी ई	875.43	-	-	
कुल	1813.26	-	-	

(ग) बर्थ भाड़ा	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ	मुख्य बर्थ	बार्ज बर्थ
-प्रचालन लागत	592.84	47.54	593.42	46.96
- 16% आर ओ सी ई	1105.60	127.29	1107.34	125.55
कुल	1698.44	174.84	1700.76	172.52

- (vi) (क) 30 जून 2010 के पूर्व संशोधित प्रस्ताव में, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने हर कार्यकलापों के लिए अलग शुल्क प्रस्तावित किया था, याने, बंकर इंधन का हस्तन एवं मुख्य बर्थ में पी ओ एल कार्गो, भंडारण प्रभार एवं बार्ज बर्थ में हस्तन । संशोधित प्रस्ताव में कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने मुख्य बर्थ में बंकर इंधन का हस्तन एवं अन्य पीओ एल कार्गो, पाइपलाइन द्वारा भंडारण टैंक में अन्तरण, 3 दिन के फ्री पीरियड भत्ता के साथ कार्गो भंडारण पाइपलाइन द्वारा बार्ज बर्थ क अन्तरण एवं बार्ज बर्थ पर लोडिंग ।

- (ख) अंतिम संशोधित गणना के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तावित अप्रूफ़न्ट टैरिफ नीचे दिया है :

➤ बर्थ भाड़ा प्रभार

वर्गीकरण	विदेशगामी वेसल	तटीय वेसल
मुख्य बर्थ	रु.1.42 प्रति जी आर टी प्रति घंटे	रु. 0.85 प्रति जी आर टी प्रति घंटे
बार्ज बर्थ	-	रु.1.94 प्रति जी आर टी प्रति घंटे

➤ मिश्रण हस्तन प्रभार

हस्तन प्रभार	रु. प्रति टन
(i) (बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल कार्गो दोनों विदेशगामी वेसल एवं तटीय वेसल	53.96
(ii) एल पी जी- विदेशगामी वेसल	161.20
(iii) एल पी जी- तटीय वेसल	96.72

टिप्पणी :

मिश्रण हस्तन प्रभार निम्नवाले में शामिल है :

1. बंकर इंधन : वेसल से मुख्य बर्थ में अभारित बंकर इंधन स्टोरेज टैंक में पाइप लाइन द्वारा यातायात विनिमय नाली द्वारा इंधन का भंडारण तीन दिन तक, बाद में पाइपलाइन और विनिमय नाली द्वारा बार्ज में लोड किया जाता है ।
2. एल पी जी : इसमें घाट शुल्क, अभारित सुविधा तथा अन्य सहायक सुविधाएं शामिल है ।

➤ भंडारण प्रभार :

	रु.प्रति टन/दिन
(i) फ्री पीरियेड	3 दिन
(ii) भंडारण प्रभार :	
(क) फ्री पीरियेड के बाद के पहला दो दिन	5.40
(ख) 3 दिन- 4 दिन	8.09
(ग) 5 दिन से	10.79

- (ग) पोर्ट ने नोट (4) निकालने का प्रस्ताव रखा जो ज़मीन में खाली पड़ा बर्थ के समीप अतिरिक्त बर्थ भाड़ा शुल्क लेने मुख्य बर्थ में सिर्फ एक ही वेसल एक समय में समायोजित कर सकता है और समीप में एक बर्थ रिक्त रखने का अनुरोध उपभोक्ताओं की ओर से मिलने की संभावना नहीं होगा इसलिए पहले प्रस्ताव रखना था ।

11. इस प्राधिकरण के कार्यालय में इस मामले के परामर्श से संबंधित कार्यवाही रिकार्ड में उपलब्ध है । प्राप्त टिप्पणी का उद्धरण और संबंधित दलों द्वारा किया गया । तर्क वितर्क संबंधित दलों को अलग रूप से भेजा जाएगा । ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में उपलब्ध है ।

12. इस मामले के प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना के पूर्णता के संदर्भ में निम्न लिखित स्थिति उभर आती है :

- (i) बंकर इंधन, अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी हस्तन करने के आधार पर आम निजी भागीदारी(पीपीपी) के आधार पर पुतुवैपिन में एक मल्टी यूसर लिक्विड टर्मिनल बर्थ का विकास एवं इसके लिए अप्रूफ़न्ट तारिफ नियत करने का एक प्रस्ताव कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने रखा था । वर्ष 2008 के अप्रूफ़न्ट तारीफ के मार्गनिर्देशन के खंड 2.2 के अनुसार बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी आदि समान प्रोजेक्ट के लिए कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के अगले पाँच सालों के प्रोजेक्ट में निर्धारित तारिफ दर चालू होगा ।

- (ii) (क) इस आदेश के पूर्व भाग, कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रारंभ प्रस्ताव दो बार संशोधित किया । कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत मूल प्रस्ताव में बी ओ टी प्रचालक को भंडारण सुविधा मल्टी-यूसर लिक्विड टर्मिनल में देने का प्रस्ताव सूचित किया नहीं । कुछ अग्रदशी बोली लगानेवाले जैसे मेसर्स. आई एम सी, चेन्नै एवं पुंज लोइड लि. संघ ने चिन्ता उठाया कि भंडारण टैंक सुविधा, सुविधाओं के मुख्य भाग के रूप में दिया नहीं । लिक्विड टर्मिनल के अप्रूफ़न्ट टैरिफ मार्ग निर्देशिका में स्टोरेज टैंक का प्रावधान भी शामिल है । इसलिए, पोर्ट द्वारा इस मार्गनिर्देश से विचलित होने के कारण का विवरण सूचित किया जाए और लिक्विड टर्मिनल के लिए सूचित शून्यीकरण सुविधा भी स्पष्ट करें । पोर्ट ने यह रिपोर्ट किया कि यह मार्गनिर्देश से यह विचलन नौवहन मंत्रालय से हुई एक चर्चा में मौखिक रूप से हुआ था जबकि भंडारण टैंक की सुविधा भी देने के लिए प्रस्ताव का पुनर्गठन करने को पोर्ट से बोला था और 2010 जून 30 के संशोधित प्रस्ताव में प्रोजेक्ट परिवर्तित करके दिया था, जो एक संयुक्त सुनवाई के 4 महीने के बाद ही हुआ । स्टोरेज टैंक के विकास के लिए 2 हेक्टर भूमि अलोट करने का प्रस्ताव कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने रखा और पुनः संशोधित प्रस्ताव में अलग रूप से भंडारण प्रभार रखने प्रस्ताव दिया ।

- (ख) यह तो ध्यान योग्य है कि 2008 के टैरिफ मार्गनिर्देश भंडारण सुविधा के लिए स्टान्ड एलोन लागत के आधार पर भंडारण प्रभार सूचित किया नहीं । भंडारण सुविधा से संबंधित पूँजी लागत कार्गो हस्तन कार्यकलाप के भाग के रूप में होता है । सभी तरह के टर्मिनल के मार्गनिर्देश वार्षिक राजस्व आवश्यकताओं को निर्धारित करता है, यह संगत पूँजी एवं प्रचालन लागत के आधार पर तथा राजस्व आवश्यकताओं को निर्धारित करता है । यह संगत पूँजी एवं प्रचालन लागत के आधार पर तथा राजस्व आवश्यकताओं के विभाजन 90% से 98% के रेंज में हस्तन दर निर्धारित करने के लिए और भंडारण प्रभार तथा विविध सेवाओं के दर निर्णय करके विभाजित करने को था ।

- (ग) पूरा बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो टैंक फॉर्म द्वारा ही निकलेगा ऐसा पोर्ट का दावा है, फिर भी उपर्युक्त विवरित किए गए के अनुसार 2010 जून 30 के संशोधित प्रस्ताव में इस स्थिति का उल्लेख नहीं। मार्गनिर्देशन की स्थिति सूचित करते समय कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने 2010 अगस्त 13 के पत्र में इस प्रस्ताव को सुधार किया। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में बंकर इंधन और पी ओ एल कार्गो के लिए एक मिश्रण हस्तन दर पोर्ट ने प्रस्तावित किया। यह व्यक्तिगत सेवा स्टान्ड एलोन गणना के लिए पहले प्रस्ताव अलग दर के बदले में था। ऐसे करने से, अलग तौर पर भंडारण प्रभार आकर्षित वार्षिक राजस्व के 5% भाग में, स्टान्ड एलोन लागत पूर्व प्रस्ताव करने बदले प्रस्ताव किया।
- (iii) 2008 फरवरी 26 के अधिसूचना सं. टाम्प /52/2007 विविध के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने अपफ्रन्ट टैरिफ सेटिंग के लिए जारी किया मार्गनिर्देशन का अनुपालन किया। कुछ नॉम्स/पैरामीटर में प्रस्तावित विसंगति आनेवाले पैराग्राफ में चर्चा किया।
- (iv) अधिकतम क्षमता:
मुख्य बर्थ की अधिकतम क्षमता 4095542 टन में आकलित किया है। इसमें 3416723 टन बंकर इंधन आउर अन्य पी ओ एल कार्गो है और एल पी जी 678819 टन है। बार्ज लोडिंग बर्थ का अधिकतम क्षमता 3416723 टन है जो बंकर इंधन और पी ओ एल कार्गो के हस्तन के लिए है।
- (क) बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो एवं एल पी जी का हिस्सा 83.43% एवं 16.57% में आकलित किया है। यह 2023-24 में होनेवाले यातायात हस्तन के प्रतीक्षित आय है। अधिकतम क्षमता का निर्णय के लिए दोनों कार्गो दलों के हिस्सा बर्थ दिनों में परिणत किया है। बंकर इंधन के हस्तन दर 55.7196 % एल पी जी 44.2804 % है। पी ओ एल कार्गो नाममात्र में होने के कारण पोर्ट ने अलग रूप से इसका हिस्सा नहीं दिया था। इस मामले को कुछ पट्टेधारों/उपभोक्ताओं ने सूचित किया किया। किसी भी मामले में इस घटक पी ओ एल का हस्तन दर बंकर इंधन के जैसे होने के कारण अंतिम घटक में इसपर कुछ असर नहीं होगा। कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा मान्य कार्गो क्षमता का हिस्सा इसी विश्लेषण में निर्भर है।
- (ख) बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो का हस्तन दर 24,000 टन प्रति दिन है और एल पीजी का हस्तन दर 6,000 टन प्रति दिन है जो अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गनिर्देशन में निर्धारित हस्तन दर के नॉम्स के अनुसार है।

भारतीय तेल निगम लि. (आई ओ सी एल) ने एल पी जी कार्गो प्रति घंटे 520 टन उच्च हस्तन दर मानने को कहा जो आधुनिक तकनॉलजी के सहारे तथा ब्यूटेन और प्रोपेन 80 :20 के तौर पर कार्गो मिश्रण को पहचानकर उच्च हस्तन दर वसूल करने का अनुरोध किया।

आई ओ सी एल द्वारा किया गया दावे को अमान्य करके कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने व्यक्त किया कि मार्ग निर्देशन में निर्धारित नॉम ही चालू होगा। कोचिन पोर्ट ट्रस्ट का वादा यह था कि उच्च स्तर तकनॉलजी का खर्च यातायात और आई ओ सी एल माना जाएगा जो कि एल पी जी सुविधा का उपभोक्ता वे हैं और किसी निम्नतम यातायात का वादा किया नहीं या कार्गो मिश्रण ब्यूटेन और प्रोपेन का स्तर

80:20 पर वादा किया नहीं। बंकर इंधन के लिए यातायात की स्थिति 20 साल के बाद भी निर्णय किया गया से निम्न है जो नॉम्स के अनुसार निश्चित क्षमता। इसलिए एल पी जी हस्तन दर की वृद्धि आई ओ सी एल द्वारा विभाजित लागत कृत्रिम रूप से कम किया होगा। अन्य ध्यान देने योग्य बात स्टोरेज टैंक की क्षमता तथा शून्यीकरण क्षमता जो बार्ज बर्थ के लिए निर्धारित हो। वह स्वयं उपभोक्ता घटक को उन्नमन करने के बाद बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो आई ओ सी एल द्वारा किया गया निर्धारण अनुयोज्य नहीं है।

आई ओ सी एल का माँग यह है कि मार्ग निर्देशन में निर्धारित नॉम्स का उन्नमन करना/जो भी हो, माँग की अनुपस्थिति में 0.6 मि. टन जो कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उल्लिखित, पोर्ट का सुझाव अधिकतम क्षमता नॉम्स के अनुसार माना जाय।

- (ग) मेसर्स. भारत पेट्रोलियम निगम लि. ने टर्मिनल के लिए क्षमता प्राप्त करने के लिए आवश्यक समय के बारे में सूचित किया था तथा यह अनुरोध किया कि प्रारंभिक वर्ष में ही क्षमता उपयोग पर विचार करें तथा धीरे धीरे इसकी वृद्धि करें। मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्वीस लि. ने इससे सहमत की।

यह जान लिया जाए कि अप्फ्रन्ट टैरिफ हस्तन करनेवाले यातायात को देखे बिना सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर किया जाए। मार्गदर्शन के अनुसार, अप्फ्रन्ट टैरिफ नियतन से निश्चित टर्मिनल के सर्वोत्तम क्षमता ही फोरमुला से जान सकें। संबंधित बिडरों द्वारा वित्तीय बिड तैयार करते समय मात्रा संबंधी निर्धारण किया जाए।

- (घ) प्रस्ताव के अनुसार यह दर्शाया जा सकता है कि मुख्य बर्थ में बंकर इंधन तथा पी ओ एल के उतार कितना हुआ है। इसके अलावा टैंको में भंडारण के लिए पाइपलाइन के लिए अन्तरण तथा बार्जस में लोडिंग भी। 2008 के मार्गदर्शन में हस्तन संबंधी कोई मानदंड नहीं है कि बार्जों में द्रव कार्गो कैसे भरा दें। मुख्य बर्थ में समग्र बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो लवल 3.42 मि.टन (एम टी) प्रति वर्ष बार्जस के ज़रिए खाली कर देने के कारण बार्ज बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता प्रति वर्ष 3.42 मे. टन होगा, जिसको भी मान लिया जाना है। बंकर इंधन/ अन्य पी ओ एल कार्गो के उतारने का दर 500 टन/प्रति घंटे मान लिया है जिसके बारे में व्यवहार्यता रिपोर्ट में सूचित किया है। जिसमें उपलब्ध अलग मानदंड के अनुसार सहायता प्राप्त होगी जब कोई अलग मानदंड बार्जस में कार्गो के लोडिंग के लिए उपलब्ध नहीं है।

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा स्वीकृत माल उतारने दर तथा मार्गदर्शन में निर्धारित 70% उपयोगिता फाक्टर को जुड़ा देने से, बार्ज बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता 3.06 मि.ट (एमटी) प्रति वर्ष होगी याने ($500^* 24 \text{ घंटे}^* 365^* 70\%$)। बार्ज बर्थ में खाली करना बहुत कठिन है इसलिए उत्पादकता प्राप्त करना भी मुश्किल है तथा मुख्य बर्थ के लिए निश्चित सर्वोत्तम क्षमता प्राप्त करना भी मुश्किल है, इसलिए को पो ट्र ने मुख्य बर्थ तथा बार्ज बर्थ के बीच की सर्वोत्तम क्षमता के बेमेल को दूर करने के लिए बार्ज बर्थ की क्षमता को प्रतिवर्ष 3.42 एम टी जो मार्गदर्शन में बताई गई उपयोगिता घटक को बढ़ा देने योग्य ही प्रस्तावित किया। पोर्ट द्वारा बताए गए कारण तथा यह तथ्य को मानते हुए कि समग्र बंकर तथा पी ओ एल कार्गो जो मुख्य बर्थ में खाली करने की सुविधा अवश्य प्राप्त करना है, बार्ज बर्थ

की सर्वोत्तम क्षमता जो को. पो.ट्र. द्वारा निर्धारित है 3.42 एम टी, को स्वीकार किया।

(V) पूँजीगत लागत:

(क) 2010 जून 30 के प्रथम संशोधित प्रस्ताव के अनुसार रोड, पाइप लाइन, इमारत, पानी आपूर्ति, आम इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए पोर्ट को देय अनुपातिक शेयर आदि हर एक कार्यकलाप के लिए अलग से दिया जाता था। याने, मुख्य बर्थ, बार्ज बर्थ तथा भंडारण और मुख्य बर्थ का लागत बंकर इंधन कार्गो/ अन्य पी ओ एल कार्गो तथा अपने अपने कार्गो रूप के एल पी जी आधारित बर्थ दिनों के शेयर के आधार पर वितरित किया था। बाद में 2010 अगस्त के प्रस्ताव में बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो के कम्पोजिट दर प्रस्तावित करते समय, पोर्ट ने बर्थ दिनों के शेयर के रूप में दोनों कार्गो ग्रुपों के बीच केवल समग्र सामान्य पूँजीगत लागत ही आबंटित किया। लाइसेंस शुल्क तथा बिजली लागत कुल जोड़ के आधार पर किया तथा बर्थ दिनों के शेयर में दो कार्गो मदों के बीच आबंटित किया। को.पो.ट्र. द्वारा स्वीकृत संशोधित आबंटन रीति एल पी जी कार्गो के लिए विषम पैदा होती है क्योंकि यह ब्रोड स्थान विशेष आबंटन का पालन नहीं करता है तथा कार्गो के बीच में आबंटन भी। प्रस्ताव में एल पी जी माल के लिए भंडारण सुविधा और बार्ज बर्थ नहीं उपलब्ध करने के कारण, जो बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल माल के हस्तन के लिए सृजित है, सामान्य पूँजी और भंडारण सुविधा और बार्ज बर्थ का प्रचालन लागत लगाकर एल पी जी यातायात को भारी करना अनुचित है। सामान्य पूँजी और प्रचालन लागत के शुद्ध विभाजन सुनिश्चित करने के लिए 30 जून 2010 के प्रथम पुनरीक्षित प्रस्ताव में अनुवर्त पूँजी लागत के लिए स्वीकृत आधार पर निर्भर है। इसके साथ अनुवर्त पैराओं में दी गई व्याख्या में बनायी संशोधनों के आधार पर इस विषय की प्रक्रिया के दौरान दिये गए स्पष्टीकरण/सूचनाएं भी हैं।

(ख) एल पी जी के लिए फेन आधारित अग्निशमन के विभाजन पर आई ओ सी एल द्वारा उठायी गयी आपत्ति पोर्ट द्वारा पुनरीक्षित प्रस्ताव में दर्शाया गया और लागत सीधे ही बंकर इंधन एवं पी ओ एल माल के लिए विभाजित किया गया। आई ओ सी एल द्वारा उठाये गये अन्य विषय पर फेन आधारित सिस्टम के अलावा अग्निशमन सिस्टम दोनों माल वर्गों के लिए प्रभाजित करना है: सी पी टी ने स्पष्ट किया कि श्रेणी -I उत्पाद की श्रेणी में है जो कठोर रूप से प्रज्वलित है जबकि श्रेणी में रखे गये बंकर इंधन ज्वलनशील है। अग्नि सुरक्षा, ओयल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओ आई एस डी) की अपेक्षिताओं के अनुसार होना है जो पेट्रोलियम तथा प्राकृतिक गैस के अधीन है। ओ आई एस डी मानक एल पी जी के लिए कठिन है जो अग्निशमन सिस्टम का मुख्य भाग खर्च करेगा और इसलिए यह लागत बंकर इंधन के लिए विभाजित करना अनुचित होगा। पाइपलाइन, मकान, पानी सप्लाई आदि पर अन्य सामान्य पूँजी लागत के विभाजन के लिए आई ओ सी एल द्वारा बनायी मदों पर सी पी टी ने चर्चा की। सी पी टी द्वारा स्वीकृत पूँजी लागत का विभाजन अपने दिनांक 30 जून 2010 के पत्र पर निर्भर है जिस पर विचार किया गया। यद्यपि मुख्य बर्थ, में माल हस्तन के लिए स्थानीय कार्यकलापों के लिए विभाजित पूँजी लागत एक साथ लिया है। इस मद के लिए कर सुविधा और आधुनिक बनाये गये विनिमय दर की गिनती पर दिनांक 13 अगस्त 2010 को पोर्ट द्वारा दिये गये पुनरीक्षित प्राकलन के आधार पर समुद्री लोडिंग उपकरण का पूँजी

लागत आधुनिक किया गया। एल पी जी माल के लिए पूँजी लागत दिनांक 30 जून 2010 के सी पी टी के पत्र द्वारा प्राकलित किया गया।

(ग) विकसित किये जाने का द्रव टर्मिनल पुतुवैपिन के विशेष आर्थिक क्षेत्र में है और उक्त बी ओ टी प्रचालक को सेज़ के सह-विकासकर्ता के रूप में प्रतिष्ठित किया जाएगा। सेज़ के विकासकर्ताओं के लिए लागू होनेवाले कर-सुविधायें पूँजी लागत के प्राकलन में दर्शायी जाएगी। समुद्री लोडिंग/अनलोडिंग उपकरण के प्राकलित पूँजी लागत में विचार किये गये की सुविधा पर स्पष्टीकरण मांगने पर पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि सेज़ क्षेत्र पानी क्षेत्र तक विस्तृत नहीं है और मूल रूप से इस उपकरण पर कर छूट नहीं दिया था जो 30 जून 2010 के पुनरीक्षित प्रस्ताव में भी नहीं रखा था। यद्यपि लोडिंग उपकरण की संस्थापना की जानेवाली जेड्टी, सेज़ के रूप में अलग किये गये भूमि क्षेत्र से विस्तारण होगा। यह समवर्ती एल एन जी टर्मिनल के लिए दिये गये अनुमोदन पर निर्भर रहेगा जहाँ सेज़ सुविधायें समुद्री संरचनाओं के लिए भी लागू हैं। इसलिए पोर्ट ने प्रस्तुत किया है कि विकसित किये जानेवाले समुद्री संरचनाओं के लिए बी ओ टी प्रचालक द्वारा आवेदन दिया जा सकता। तदनुसार कर का प्रभाव, समुद्री लोडर्स/अनलोडर्स के पूँजी लागत प्राकलन से दूर किया है। विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल का प्रचालक सेज़ के एक सह विकासकर्ता होने के कारण और समुद्री संरचना सेज़ एक अनुमोदित सेवा होने के कारण जो समवर्ती टर्मिनल के लिए अनुमोदित पत्र में दर्शाया है। सी पी टी का प्रस्तुतीकरण उसी पर निर्भर है।

(घ) पोर्ट द्वारा विकसित किये जानेवाले सामान्य संरचना सुविधाओं के लिए सी पी टी को देय 7.45 करोड़ रुपये पूँजी प्राकलन में शामिल है जो पहले अपफ्रन्ट अदायगी के रूप में दर्शाया था। द्रव टर्मिनल के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शनों में सिविल लागत के 5% का विविध पूँजी लागत का प्राकलन और उपकरण लागत में अन्य मदों के अलावा अपफ्रन्ट शुल्क शामिल है।

यह सूचित करना संबद्ध है कि वैशाख पोर्ट ट्रस्ट के सामान्य माल बर्थ और विविधोद्देश्य माल हस्तन टर्मिनल में कोयला हस्तन के लिए स्थिर किए गए अपफ्रन्ट टैरिफ, भागिक रूप से निर्मित बर्थ के लिए जो पोर्ट द्वारा प्रचालक को हस्तान्तर किया था जो यही तर्क पर अनुमोदित था कि अन्यथा निर्माण के लिए लागत प्रचालक द्वारा खर्च किया जाना पड़ेगा, प्रचालक द्वारा बी पी टी को दिए जाने का अपफ्रन्ट टैरिफ है। वर्तमान विषय में पूँजी लागत में शामिल किए गए 7.45 करोड़ रु. का प्राकलन पोर्ट द्वारा विकसित किए जाने की संरचना के लिए है जो टर्मिनल के लिए अलग किए गए क्षेत्र के बाहर होगा।

पोर्ट ने स्पष्ट किया कि अदायगी मार्गदर्शनों में अवलोकन किए अपफ्रन्ट शुल्क की तरह नहीं है। आई ओ सी एल, बी पी सी एल और पेट्रोनेट एल एन जी (पी एल एल) लि. के अलावा द्रव टर्मिनल के लिए बी ओ टी प्रचालक सेस के सह-विकासकर्ताओं में एक होगा। रोड संबद्धता, बिजली और समग्रसेस क्षेत्र के लिए जल-निकास जैसे सहायक सामान्य संरचना उपलब्ध करने के लिए पोर्ट द्वारा खर्च किए जाने का लागत सह-विकासकर्ताओं द्वारा शेयर करना है। पोर्ट आगे यह भी प्रस्तुत किया है कि हस्ताक्षर किए जाने के रियायत करार में एक पूर्ववर्ती व्यवस्था के रूप में सेस क्षेत्र में सामान्य संरचना के विकास के लिए बी ओ टी प्रचालक द्वारा सी पी टी के लिए 7.45 करोड़ रु. अदायगी शामिल होगा।

सी पी टी की ओर से यह समझ में आया कि सेस क्षेत्र विभिन्न निर्यात अनुकूलित यूनिटों के लिए आबंटित किया जाए। पोर्ट द्वारा यह स्पष्ट नहीं किया है कि सेस-कर सुविधा के अलावा कोई वित्तीय सुविधा, सह-विकासकर्ता होने के कारण भविष्य में बी ओ टी प्रचालक को खर्च करना पड़ेगा या नहीं। द्रव टर्मिनल द्वारा देय व्यय का संतुलित शेयर अर्थात् 7.45 करोड़ रु. पहचान करने के लिए पोर्ट द्वारा दिए गए प्रस्तुतीकरण /स्पष्टीकरणों के आधार पर यह मद जो मुख्य मकान, पानी सप्लाई और मलिनजल के अन्तर्गत शामिल किया है, पूँजी प्राकलनों के एक भाग के रूप में विचार किया जाता है, यही शर्त पर कि अगर भविष्य में सेस क्षेत्र के सह-विकासकर्ता होने के कारण प्रचालक को किसी वित्तीय सुविधा खर्च करना पड़ता है तो इस स्थिति सी पी टी और बी ओ टी प्रचालक द्वारा रिपोर्ट करना है और उसी अवसर पर, उस अभ्यास में प्राकलित राजस्व अपेक्षिता बना रखके अनुमोदित टैरिफ का पुनर्वास किया जाएगा।

(ड) विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल के लिए पूँजी लागत का विवरण नीचे दिया है :

➤ हस्तन कार्यकलाप :

(i) सिविल निर्माण लागत:

अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन में द्रव टर्मिनल के लिए शामिल किए गए सिविल काम विस्तृत किया है और इसके अनुसार पोर्ट द्वारा सिविल लागत प्राकलित करना है। सिविल काम के अन्तर्गत विचार किए गए मदों में मार्गदर्शन में निर्धारित मदों की मानकी सूची भी है। मार्गदर्शन के अनुसार सिविल लागत उक्त पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्राकलित किया जाएगा। सी पी टी द्वारा प्राकलित सिविल लागत का प्राकलन इस विश्लेषण में दर्शाया है।

(ii) उपकरण लागत :

उपकरण लागत प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा विचार किए गए मद, द्रव टर्मिनल के लिए मार्गदर्शन में निर्धारित उपकरणों की विस्तृत सूची के अनुसार है। बंकर इंधन/ पी ओ एल माल के लिए मुख्य बर्थ में दो अन्लॉडिंग भुज के लिए पोर्ट ने प्रस्ताव दिया। एल पी जी के लिए अन्लॉडिंग भुज आई ओ सी एल द्वारा फैलाव किए जाने का प्रस्ताव है और इसलिए पूँजी लागत प्राकलन में शामिल नहीं किया है।

(iii) विविध लागत :

विविध पूँजीगत लागत सिविल के कुल के 5% मान लिया जाता है तथा उपकरण लागत मार्गदर्शन में निर्धारित मानदंड के अनुसार।

➤ बर्थिंग कार्यकलाप :

अपफ्रन्ट टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार बर्थ भाड़ा सेवा की पूँजीगत लागत में शामिल है बर्थ निर्माण लागत और बर्थ के बगल में निकर्षण से कोई लागत हुई है तो वह भी बर्थिंग के लिए को. पो.ट्र. द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत में शामिल है बर्थों का निर्माण तथा बर्थ के बगलों में पूँजीगत निकर्षण। बर्थिंग सेवा के लिए अनुमानित कुल पूँजीगत लागत में शामिल है पूँजीगत ड्रेडजिंग लागत 6909.99 लाख रु. मुख्य बर्थ के लिए तथा 795.56 लाख रुपये।

- (च) मेसर्स. आई एम सी लि. ने निरीक्षण किया कि 42,000 के एल भंडारण क्षमता के 4 टैंक बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल कार्गो सर्वोत्तम क्षमता प्राप्त करने के लिए पर्याप्त नहीं है। को.पो.ट्र. ने बार्ज बर्थ के लोडिंग क्षमता को दिखाते हुए पर्याप्त भंडारण क्षमता का विश्लेषण प्रस्तुत किया।
- (छ) मेसर्स. आई ओ टी इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं एनरजी सर्विस लि. के अनुसार को.पो.ट्र. द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत का अवमूल्यन किया है क्योंकि परियोजना आकलन 2008 में किया था जब जिन्सों जैसे इस्पात, सिमेंट, का मूल्य कम था। को.पो.ट्र. ने पुष्टि की कि कुछ प्रत्याशित बिडों तथा इस प्राधिकरण द्वारा दिए हुए उपदेश के अनुसार सभी मूलकों के दाम का पुनरीक्षण तथा अद्यतन बजटरी प्रस्ताव के अनुसार संशोधित आकलन प्रस्तुत किया ताकि चालू बाज़ारे भाव प्रतिबिंबित हो। विशेष अनुरोध के बावजूद को.पो.ट्र. ने सहायक दस्तावेज़/दर विश्लेषण आदि प्रस्तुत नहीं किया जिससे बर्थ के लगत, सिविल काम के लिए स्वीकृत यूनिट दर आदि के पूँजीगत लागत के आकलन का मूल्यांकन करें। पोर्ट ने पुष्ट की कि को.पो.ट्र. के अद्यतन दर जो सिविल काम के लिए संशोधित प्रस्ताव में स्वीकार किया था, प्रस्तुत किया है। पाइप लाइन के लिए को.पो.ट्र. ने काम प्रस्तुत किया, लेकिन इसमें कोई बजटरी सहारा नहीं था। मराइन लोडिंग तथा भंडारण टैंक के आकलन सप्लायर्स से प्राप्त बजटरी आकलन के अनुसार था तथा दस्तावेज़ सबूत के साथ प्रमाणित करना है। विदेशी मुद्रा के बजटरी परिवर्तन के लिए को.पो.ट्र. ने, लागू की गई विनिमय दर 1 यू एस \$= 46.70 रुपये थे जो इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित दर के साथ सदृश होता है। पोर्ट द्वारा तैयार की गई सिविल तथा उपकरण लागत आकलन का आकस्मिकताओं में उपबंधित किया है कि कोई आवश्यकता पड़ने पर जिसके बारे में आकलन एवं इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण शुल्क में न दर्शाये गए हो। सेवा का केवल ड्रेडजिंग लागत पर वसूल करता है। पोर्ट ने यह पुष्ट की है कि सेस की कर फायदा का पूँजीगत लागत में स्वीकार किया है। को.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत पूँजीगत लागत अनुमान का छुटकारा मिली और इस विश्लेषण में सोच विचार किया।
- (ज) अनुमानित कुल पूँजीगत लागत 172965 लाख रुपये है। कुल पूँजीगत लागत से 9591 लाख रुपये कार्गो हस्तन सुविधा के लिए है जिसका 7312.39 लाख रु. बंकर इंधन/पी ओ एल हस्तन के लिए तथा 2278.61 लाख रुपये एल पी जी के लिए विभाजित किया है। 6909.99 लाख रु. मुख्य बर्थ के घाट सुविधा के लिए तथा 795.56 लाख रुपये बार्ज बर्थ के लिए है।
- (झ) नियोजित पूँजी के वापसी के लिए कुल लागत के अपने-अपने कार्यकलाप के लिए 16% परिकलित किया है। हस्तन कार्यकलाप के लिए आर ओ सी ई द्वारा बंकर इंधन/पी ओ एल कार्गो के लिए 1169.98 लाख रुपये एल पी जी के हस्तन के लिए 364.58 लाख रुपये परिकलित किया है। आर ओ सी ई के बर्थ भाड़ा सेवा मुख्य बर्थ के लिए 1105.60 लाख रु. तथा बार्ज बर्थ के लिए 127.29 रु. है।

(vi) प्रचालन लागत:

- (क) आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 19 हेक्टर का समग्र जलक्षेत्र और 2.5 हेक्टर का भूमि क्षेत्र अर्थात् 21.5 हेक्टर के लिए पोर्ट ने प्रारंभिक रूप से प्राकलित किया था। मार्गदर्शनों के अनुसार प्रति हेक्टर के लिए सामान्य प्रकाशन और दीप सज्जा के लिए निर्धारित 2.4 लाख यूनिट बिजली उपभोग सामान्य रूप से प्रचालन क्षेत्र में उपलब्ध किया जाएगा। यह सूचित करने पर इस प्रस्ताव पर फिर भी ध्यान दिया गया और जल क्षेत्र के आधार पर प्राकलित बिजली लागत कम कर दिया। अंतिम पुनरीक्षित कार्य पर पोर्ट ने 20% जल क्षेत्र पर ध्यान दिया गया अर्थात् 3.8 हेक्टर प्रचालन क्षेत्र होगा जिसके लिए मार्गदर्शनों में निर्धारित उपभोग शर्त के अनुसार बिजली लागत प्राकलित किया जाता है। 2.5 हेक्टर भूमि क्षेत्र के लिए प्राकलित कुल बिजली लागत और जल क्षेत्र का 20% अर्थात् 3.8 हेक्टर, बर्थ दिनों के शेयर में दो माल वर्गों के बीच विभाजित किए जाने के लिए प्रस्तावित है।

अंतिम पुनरीक्षित प्रस्ताव में दो माल वर्गों के बीच में सी पी टी द्वारा बनाए गए बिजली लागत का पुनरीक्षित विभाजन, विस्तृत स्थान, विशेष विभाजन और आगे माल के बीच अनुभाजन नहीं होने से एल पी जी माल पर असंगत भार फेंक देना दिखाई पड़ता है। पहले सूचित कारणों के लिए 30 जून 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव में पोर्ट द्वारा अनुवर्त विभाजन की रीति पर निर्भर है और दीप सज्जित किए जाने का पुनरीक्षित क्षेत्र भी ध्यान में रखना है।

बिजली लागत प्राकलित करने के लिए पोर्ट द्वारा विचार किए गए बिजली का यूनिट दर 6.17 है जो केरल राज्य विद्युत बोर्ड (के एस ई बी) द्वारा निर्धारित वाणिज्य दर एच टी - आई यु पर निर्भर है। यह सूचित करना प्रासंगिक है कि सी पी टी में प्रचलित अन्य निजी कन्टाइनर टर्मिनल अर्थात् इंडिया गेट वे टर्मिनल प्राइवट लि. (आई जी टी पी एल) जो वही सेस क्षेत्र में नहीं है, वर्ष 2009-10 के लिए रिपोर्ट किए गए प्राकलित बिजली लागत 6.87 रु. है।

- (ख) सिविल परिसंपत्तियों पर 1% के रूप में प्राकलित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत और यांत्रिक और विद्युत उपकरणों पर 2% ,मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों के अनुसार हर एक निवल स्थिर परिसंपत्तियों के बीमा लागत अन्य व्यय 1% पर प्राकलित है।

- (ग) टैंकेज, पाइपलाइन तथा बिजली और प्रकाशन पर परिकलित मूल्यहास @ 13.91% समुद्री लोडिंग/ अन्लोडिंग उपकरण और अग्निशमन उपकरण के लिए 10.34% , मकान, पानी सप्लाई और गन्दा पानी आदि के लिए 3.34% है जो संगत परिसंपत्तियों की श्रेणियों के लिए कंपनी अधिसूचना में निर्धारित मूल्यहास दरों के अनुसार दिखाई पड़ता है और इसलिए स्वीकृत है।

रोड पर सी पी टी द्वारा स्वीकृत मूल्यहास दर 1.63% है। कंपनी अधिनियम के अनुसार कारखाना मकानों के अलावा अन्य मकानों के लिए मूल्यहास दर 1.63% है। कंपनी अधिनियम के मूल्यहास अनुसूची में रोड के लिए अलग दर नहीं सूचित है। अन्य मेजर पोर्टों जैसे वैशाख पोर्ट ट्रस्ट, पारद्वीप पोर्ट ट्रस्ट,

मुरगाँव पोर्ट ट्रस्ट आदि के अप्रूफ़ेन्ट टैरिफ में रोड सहित सभी सिविल कामों के लिए रोड पर मूल्यहास 3.34% पर प्राकलित है, यह सादृश्य पर कि रोडों पर निक्षेप 30 वर्षों में बड़े खाते में डाला जाना है, जो रिआयत अवधि है। ऐसा होने पर हमारी संगणना में रोड पर मूल्यहास 3.34% में परिकलित है।

भंडारण टैंक पर 4158 लाख रु.के पूँजी लागत पर मूल्यहास परिकलित करना पोर्ट ने छोड़ दिया। हमारी संगणना में इस पर विचार किया है।

- (घ) 2.5 हेक्टर भूमि क्षेत्र पर और 19 हेक्टर का जल क्षेत्र पर पट्टा किराया प्राकलित है। 4 मई 2010 के आदेश सं. टाम्प/33/2007-सीपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराए के अनुसार पुतुवाइपिन के सेस क्षेत्र के लिए प्रति वर्ष प्रति हेक्टर के लिए 29,65,482/- रु. का दर सी पी टी ने पुनरीक्षित प्रस्ताव में अपनाया था।

जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क, समवर्ती भूमि के लिए निर्धारित दर के 1/3 पर प्राकलित है। दरमान में निर्धारित पट्टा किराया पोर्ट भूमि के लिए ही लागू है, जल क्षेत्र के लिए नहीं। सरकारी नीति के संदर्भ में या इस विषय में अन्य कोई मार्गदर्शनों के आधार पर विचलन प्रमाणित करने के लिए जब पोर्ट को सलाह दिया गया तब पोर्ट ने स्वीकार किया कि यह सरकारी नीति के अनुसार नहीं है, लेकिन पोर्ट द्वारा अनुवर्त एक समझौता है। पोर्ट ने न्यायसंगत किया है कि जल क्षेत्र पर न्यूनतम पट्टा किराया ही संग्रहित है जो कि पोर्ट द्वारा पश्च जल का तल ही दिया था और कार्यकलापों जैसे भूमि का उद्धारण, बर्थ, जेड्डी का निर्माण आदि उपभोक्ताओं द्वारा किया जाता है और कोचिन शिपयार्ड, केरल फाइन आर्ट्स सोसाइटी, लक्षद्वीप प्रशासन के लिए दिए गए ऐसे आबंटनों के लिए यह सदृश ही अनुवर्त कर रहा है।

सरकारी मार्गदर्शनों पर मेजर पोर्ट ट्रस्टों के पट्टा किराए पर निर्णय लेने का तत्व होने पर भी कोई निजी पार्टी के उपयोग के लिए लाइसेंस में दिए गए जल क्षेत्र के लिए स्वीकृत किए जाने का दर इसमें सुस्पष्ट नहीं है। पोर्ट द्वारा लाइसेंस में दिए गए जल क्षेत्र पर लाइसेंस शुल्क/पट्टा किराए पर विभिन्न मेजर पोर्ट ट्रस्टों के बीच में आवेदन में कोई एकरूपता नहीं है। हमारे 9 जून 2010 के पत्र द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय को यह विषय भेज दिया था जो कि सभी मेजर पोर्ट ट्रस्टों में सामान्य आवेदन के लिए जल क्षेत्र पर दरों के निर्णय संबंधी अनिवार्य मार्गदर्शन तत्व तैयार किया जाए। इस विषय के लिए अंतिम रूप देने तक सरकार से उत्तर नहीं मिला। इस विषय पर इस हद तक कोई शुद्ध मार्गदर्शन नहीं मिलने के कारण जल क्षेत्र पर पट्टा किराया प्राकलित करने के लिए सी पी टी द्वारा अनुवर्त प्रणाली के लिए अनुमति दी है।

प्रारंभ में सूचित कारणों के लिए 30 जून 2010 के प्रारंभिक प्रस्ताव के अनुसार दो माल बर्गों के बीच में लाइसेंस शुल्क का विभाजन बनाए रखा है।

- (vii) (क) मार्गदर्शन के लिए बर्थ लागत के 1% पर प्राकलित किए जाने की बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत अपेक्षित है।

- (ख) बर्थ के समीप में बर्थ निर्माण का पूँजी लागत और ड्रेडजिंग लागत पर बर्थ का अनुरक्षण लागत 1% पर प्राकलित किया जाना है। निर्धारित शर्तों के आधार पर मुख्य बर्थ के लिए ड्रेडजिंग पर अनुरक्षण लागत 14.07 लाख रु. और बार्ज बर्थ के लिए 0.47 लाख रु. और बार्ज बर्थ के लिए 0.47 लाख रु. होना चाहिए। इसके विरुद्ध सी पी टी ने मुख्य बर्थ के लिए 252 लाख रु. और बार्ज बर्थ के लिए 6.00 लाख रु. प्राकलित किया है। इसके जलों में ऊँचे रेग दर सूचित करके पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि प्रस्तावित द्रव टर्मिनल का बेसिन कोचिन ओयल टर्मिनल के बेसिन से तुलनात्मक है (सी ओ टी)। पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 में सी ओ टी बेसिन के लिए पोर्ट द्वारा खर्च किए वास्तविक ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत रु. 3.54 और रु. 3.94 करोड़ का प्राकलन के लिए ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत का प्राकलन सन्तुष्ट नहीं है। प्रस्तावित द्रव टर्मिनल के बेसिन का जगह कम होने के कारण पोर्ट ने प्राकलित किया है कि द्रव टर्मिनल में वार्षिक रूप से 0.42 मिलियन क्युबिक मीटर रेग ड्रेडज किए गए 0.674 मिलियन क्युबिक मीटर के विरुद्ध था। बार्ज बर्थ के लिए सी पी टी ने प्राकलित किया कि बीओ टी प्रचालक द्वारा 10,000 क्युबिक मीटर ड्रेडज किया जाना है।

यह पहचान किया जाना है कि वर्तमान विषय में बर्थ के समीप में ड्रेडजिंग के अलावा बीओ टी प्रचालक को मुख्य चैनल से शाखा बनकर जेट्टे की ओर जानेवाले चैनल के लिए पूँजीगत ड्रेडजिंग और अनुरक्षण ड्रेडजिंग अपने ऊपर लेना है। पोर्ट ने सूचित किया कि 12 मीटरों की गहराई बने रखने के लिए ग्राही को अनिवार्य एक खंड, रियायत करार में उपलब्ध होगा।

अप्पेन्ट टैरिफ बनाने के लिए मार्गदर्शनों के खंड 3.2, पोर्ट द्वारा दिए गए न्याय पर आधारित अनिवार्य समायोजन करने के लिए इस प्राधिकरण के लिए आज्ञाकारी है। यह, मार्गदर्शनों में निर्धारित शर्तों पर टक्कर होनेवाले पोर्ट की विशेष व्यवस्थाओं पर भी प्रकाश डालता है।

पोर्ट द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण प्राकलित ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत स्वीकार करता है।

सी पी टी द्वारा विचार किए ड्रेडजिंग अनुरक्षण का यूनिट दर रु.60/- क्युबिक मीटर है जो पिछले दो वर्षों में पोर्ट द्वारा खर्च किए गए रु. 52.5/- क्यु.मी. और रु.58.5/- क्यु.मी. के वास्तविक यूनिट लागत पर आधारित है। पोर्ट द्वारा दिए गए प्राकलन वास्तविक आंकड़े पर आधारित होने के कारण ये निर्भर रहते हैं।

- (ग) बर्थिंग कार्यकलाप के संबंध में सीपी टी ने संकलित पूँजी लागत पर बर्थ लागत का @1% बीमा और @3.34% मूल्यहास विचार किया है जो बर्थिंग कार्यकलाप के निवल पूँजी लागत पर है। बर्थ लागत के निर्माण पर प्राकलित अनुरक्षण लागत केवल 1% पर है और प्रस्तावित टर्मिनल के लिए मूल्यांकित रेग स्तर के आधार पर ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत अलग रूप से प्राकलित किया है।

मार्गदर्शनों के अनुसार बर्थ लागत के 1% पर प्रचालन लागत नियंत्रित होने के कारण परिसंपत्ति के लिए पर्याप्त बीमा राशि अपेक्षित है और टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति का मूल्य के लिए भी मूल्यहास होगा जो तिरस्कृत नहीं किया जा सकता।

अपफ्रन्ट बर्थ भाड़ा स्थिर करते समय यह स्थिति पहचान की गई और अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों के अपफ्रन्ट टैरिफ स्थिरीकरण के संदर्भ में बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता मूल्यांकित करने के लिए बीमा तथा मूल्यहास के लागत पर विचार किया था।

यहाँ यह सूचित किया जाता है कि विभिन्न टर्मिनलों के बर्थ भाड़े के अपफ्रन्ट टैरिफ स्थिरीकरण में पोर्ट द्वारा विचार किए गए बीमा लागत कुल बर्थ भाड़े कार्यकलाप पर 1% है जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है। वर्तमान विषय में, ड्रेडजिंग अनुरक्षण लागत वास्तविक आंकड़े के आधार पर अलग रूप से प्राकलित करने के कारण बर्थ निर्माण लागत पर बीमा तथा अनुरक्षण लागत 1% पर प्राकलित है। उपर्युक्त स्पष्ट स्थिति के अनुसार, बर्थ लागत पर 1% पर बीमा लागत का विषय, बर्थिंग कार्यकलाप के लिए कुल पूँजी लागत पर मूल्यहास @ 3.34% , बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व अपेक्षिकता के मूल्यांकन के लिए प्रचालन लागत प्राकलित करते समय, पर भी विचार किया जाता है।

इस अवसर पर यह ध्यान देने की बात है कि अपफ्रन्ट टैरिफ बनने के मार्गदर्शनों के खंड 3.6 में एक विशेष मद के व्यय पर, निर्णय लेने के लिए इस प्राधिकरण को सुगम्यता मिलती है, जो अपफ्रन्ट टैरिफ कैप संकुलित करते समय समायोजित करने के विचार में है जिसके लिए मार्गदर्शनों में कोई शर्त नहीं दिया है।

(viii) उपर्युक्त विशेषण के आधार पर, सी पी टी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रन्ट टैरिफ संबंधी विवरण संशोधित किया है और उसकी एक प्रतिलिपि अनुलग्नक -I में संलग्न है।

(क) बंकर इंधन और पी ओ एल माल के लिए माल हस्तन सेवा से कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता 2535.06 लाख रु. है जो 1169.98 लाख रु. पर प्राकलित संशोधित पूँजी लागत पर और 1365.08 लाख रु. के संशोधित प्रचालन लागत का 16% वापसी का निवल है।

मुख्य बर्थ पर एल पी जी की माल हस्तन सेवा से कुल राजस्व अपेक्षिकता 755.57 लाख रु. है जो 364.58 लाख रु. में प्राकलित पूँजी लागत और 390.99 लाख रु. के संशोधित प्रचालन लागत पर वापसी का 16% निवल है।

(ख) मार्गदर्शन के अनुसार हस्तन प्रभार में प्रभारित किये जाने का कुल राजस्व अपेक्षिकता का 95% और विविध प्रभार की ओर 5% है।

मार्गदर्शन में निर्धारित शर्तों के अनुसार संकलित हस्तन दर की ओर बंकर इंधननाउर पी ओ एल माल से प्राकलित कुल राजस्व अपेक्षिकता का 95% प्रभाजित करने के लिए सी पी टी ने प्रस्ताव रखा। पोर्ट में अन्य कोई विविध प्रभार नहीं है। यह सूचित करके कि भंडारण टैंकों का अधिकतम उपयोग निर्णायक है और अनुकूल कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए मुख्य बर्थ में स्वीकृति करके एक संयोजित रीति में बार्ज बर्थ में माल का निष्क्रमण है, पोर्ट ने प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के 5% प्रभाजित करके एक निवारक घटक के रूप में कार्य करने के लिए अलग भंडारण प्रभार निर्धारित करने पर बल दिया। समग्र रूप से प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के अन्दर अलग भंडारण प्रभार निर्धारित करने के पोर्ट

के प्रस्ताव ध्यान देने योग्य है कि टैंकों में माल के अधिक ठहराव से एक निवारक के रूप में कार्य करने के लिए ही दर का प्रस्ताव रखा जो मुख्य बर्त में सोचे गये अनुकूलतम कार्यक्षमता स्तर को बुरी रूप से प्रभावित करेगा ।

एल पी जी के लिए समग्र राजस्व अपेक्षिकता संकुलित हस्तन प्रभार से वसूल किया जाना है जो कि माल, द्रव टर्मिनल के बाहर स्थित अपने भंडारण टैंकों से आई ओ सी एल द्वारा संस्थापित अन्लॉडिंग आम्स की सहायता से मुख्य बर्त से सीधे स्थानान्तरित किया जाएगा ।

- (ग) सरकारी नीति के अनुसार तटीय माल के लिए (तेरमल कोयला और पी ओ एल के अलावा कूड ओयल, लोहा ओर और लोहा ओर पेल्लुड) और तटीय जलयान जिसके लिए साधारण माल/जलयान संबद्ध प्रभार के 60% से अधिक न हो, के लिए रियायती टैरिफ निर्धारित करना है ।
बंकर इंधन/पी ओ एल माल हस्तन प्रभार में तटीय रियायत के लिए हकदार नहीं है और इसलिए पोर्ट इसमें ध्यान नहीं देता है । 3.42 एम टी पी ए पर मूल्यांकित बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए अनुकूलतम कार्यक्षमता के आधार पर माल हस्तन सेवा से 2408.31 लाख रु. के प्राकलित राजस्व अपेक्षिकता के लिए संकुलित हस्तन दर प्रति टन के लिए 70.49 होगा जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 53.96 प्रति टन के विरुद्ध था । पोर्ट द्वारा प्रस्तावित अपफ्रन्ट दर अनुमोदित दर से कम दिखाई पड़ता है जो पोर्ट द्वारा अपनी संगणना में भंडारण टैंकों पर मूल्यहास बनाने में हुई छूट के कारण है ।
एल पी जी के लिए पोर्ट द्वारा अनुकूलतम कार्यक्षमता का 52% अर्थात् 352986 टन, प्रति वर्ष रखा जो तटीय होगा और तटीय रियायत का प्रभाव भी रखा गया । 0.68 एम टी पी ए में मूल्यांकित एल पी जी की अनुकूलतम कार्यक्षमता के आधार पर 755.57 लाख रु. पर प्राकलित संशोधित राजस्व अपेक्षिकता के लिए संकुलित हस्तन दर विदेश में 140.54 रु. प्रति टन के लिए और तटीय माल के लिए 84.32 रु. प्रति टन के लिए है जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 161.20 प्रति टन जो विदेश में और 96.72 रु. प्रति टन जो तटीय के लिए है ।
- (घ) बार्ज जेटी में प्रस्तावित लोडिंग दर के आधार पर, बार्ज द्वारा निष्क्रमण के लिए अनिवार्य औसतन समय, 25000 टन पार्सल साइस के जलयान से स्वीकृत माल के आधार पर पोर्ट ने भंडारण टैंकों में द्रव माल के भंडारण के लिए 3 दिनों का निःशुल्क अवधि के लिए प्रस्ताव रखा ।
बंकर इंधन/पी ओ एल माल के लिए सी पी टी ने मूल्यांकित अनुकूलतम कार्यक्षमता का 25% अर्थात् 0.85 मिलियन टन महसूस किया जो 3 दिनों के निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार के लिए आकर्षक होगा । लेकिन 25% रखने का मूल कारण पोर्ट द्वारा स्पष्ट नहीं किया है । निःशुल्क अवधि बाद प्रथम दो दिनों के लिए भंडारण दर पर विचार करने के लिए पोर्ट ने महसूस किया कि माल औसतन दो दिनों के लिए रहेगा । तदनन्तर स्लाबों का दर प्रथम स्लाब के 1.5 और 2 दुगुने के आधार पर प्रस्तावित किया । तदनुसार प्रथम स्लाब के लिए (प्रथम दो दिन) प्रति दिन, प्रति टन के लिए 5.40 रु. और प्रति दिन प्रति टन दूसरे स्लाब के लिए 8.09 रु., अगले दो दिनों के लिए उसके बाद प्रति दिन प्रति टन के लिए 10.79 रु. के रूप में प्रस्तावित किया ।
पोर्ट द्वारा मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता में बनायी संशोधनों के लिए सी पी टी द्वारा प्रस्तावित यूनिट भंडारण प्रभार भी संशोधित किया है और प्रथम स्लाब के लिए संशोधित भंडारण प्रभार प्रति दिन प्रति टन या प्रथम स्लाब के भाग के लिए 7.42 रु. है । तदनन्तर स्लाबों का दर , सी पी टी द्वारा प्रस्तावित अन्तरीय बना रखकर बनाया गया ।

- (ix) मुख्य बर्थ से बर्थिंग सेवा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता 1698.44 लाख रु. पर प्राकलित है (अर्थात् 1105.60 रु. एक पूँजी लागत पर 16% वापसी और 592.84 लाख रु. का प्रचालन लागत) । बार्ज बर्थ में बर्थिंग सेवा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षिकता 174.84 लाख रु. पर प्राकलित है (अर्थात् 127.29 लाख रु. एक पूँजी लागत पर 16% का वापसी और 47.54 लाख रु. का प्रचालन लागत) ।

साधारण रूप से विदेशगामी जलयानों के लिए जलयान संबद्ध प्रभार, संबद्ध टैरिफ आदेश की अधिसूचना के समय प्रवृत्त विनिमय दर लागू करके डोलर शर्तों में रूपया मूल्य परिवर्तित करके यु एस डोलरों में गणित किया जाता है । अन्य मेजर पोर्टों में अप्फ्रन्ट बर्थ भाड़े पर अंतिम रूप देते समय यह प्राधिकरण द्वारा, सूचित कारणों के लिए अप्फ्रन्ट बर्थ भाड़ा रूपया में अनुमोदित करने का निर्णय लिया गया ।

बार्ज का जी आर टी 1,300 टन, बंकर जलयानों के लिए 29250 और एल पी जी जलयान के लिए 18180 है । यह देखा गया है कि पिछले 3 वर्षों 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पोर्ट द्वारा हस्तन किए गए पी ओ एल जलयानों के औसतन जीआरटी 21200 से 23700 तक के स्तर पर है । प्रस्ताव के अनुसार मुख्य बर्थ में 80,000 डी डब्लियु टी तक के जलयानों का हस्तन और परिवर्तन के लिए व्यवहार के रूप में 60% घटक लागू करके जलयानों का जी आर टी 48000 टनों तक आयेगा । जबकि पोर्ट ने बंकर और पी ओ एल जलयानों का औसतन जी आर टी 29250 पर महसूस किया है । स्पष्ट करने के लिए कहने पर सी पी टी ने कहा कि बंकर टर्मिनल प्रथम रूप से ही विकसित किया है और इसलिए कोई पूर्वी आंकड़ा पर्याप्त नहीं है । संकुलन में विचार किए गए जलयानों का जी आर टी व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है । एल पी जी जलयानों और बार्जों के लिए भी पोर्ट के साथ कोई, पूर्वी आंकड़ा उपलब्ध नहीं है । पोर्ट द्वारा दिए गए औसतन जलयान /बार्ज का जी आर टी से संबंधित आंकड़ा जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है और पोर्ट द्वारा दिए गए जलयान पार्सल आकार इस पर निर्भर है ।

बंकर इंधन/ पी ओ एल जलयान के लिए तटीय जलयान का शेयर 50% और एल पी जी के लिए 52% है जो तटीय बंकर इंधन माल के स्रोत के लिए अपनी योजनाओं पर प्रमुख फेर्मों से आंकड़ा और एल पी जी माल के लिए आई ओ सी एल से आंकड़े पर आधारित है । बर्थ भाड़ा प्रभार निर्धारित करते समय तटीय रियायत के राजस्वी प्रभाव पर विचार किया गया ।

विदेशगामी जलयान के लिए प्रति जी आर टी प्रति घंटा के लिए 1.421 रु. पर मुख्य बर्थ में बर्थ भाड़ा और तटीय जलयानों के लिए 0.852 रु. जो राजस्व अपेक्षिकता संबंधी खर्च के लिए दर्शाया गया जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित विदेशगामी जलयान/ तटीय जलयान के लिए प्रति जी आर टी प्रति घंटे में 1.42 रु. और 0.86 रु के विरुद्ध था ।

सभी चलन बार्ज की ओर होने के कारण बार्ज बर्थ के लिए एक सिंगिल दर प्रस्तावित किया गया। समग्र राजस्व अपेक्षिकता बार्जों से खर्च किए जाने के कारण 60% रियायत देना केवल एक सैद्धान्तिक अभ्यास होगा । संशोधित संगणना के आधार पर बार्ज बर्थ के लिए बर्थ भाड़ा 1.968 रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटा है जो पोर्ट द्वारा प्रस्तावित 1.94 प्रति जी आर टी प्रति घंटा के विरुद्ध है ।

द्रव टर्मिनल के लिए बर्थ भाड़ा के विस्तृत परिकलन **अनुलग्नक-II** में संलग्न है ।

- (x) कुछ साधारण शब्द जैसे विदेशगामी वेसल, तटीय वेसल अप्फ्रन्ट अनुसूची में शामिल किया है जो अन्य मेजर पोर्टों/निजी टर्मिनलों के निर्धारित दरमान की परिभाषा के साथ मेल जोड़ है । को पो ट्र द्वारा प्रस्तावित 'दिन' परिभाषा कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के दरमान में निर्धारित परिभाषा से मेल जोड़ है । 'महीने' की परिभाषा संगत नहीं होता और इसलिए काट दिया गया । 'जी आर टी' की मानक परिभाषा विद्यमान होने के कारण जो आमतौर पर लागू है, इसलिए इसको अलग दिखाने की ज़रूरत नहीं होती ।

(xi) कुछ सामान्य शर्तें जो अन्य मेजर पोर्टों तथा निजी टर्मिनल के दरमान में निर्धारित हैं जिसके बारे में 2005 के मार्गदर्शन में निर्धारित हैं जैसे वेसल की स्थिति, वेसलों का विदेशी या तटीय वर्गीकरण, तटीय रियायत शर्तें, वेसल यात्रा के लिए सिगनलिंग के बाद 4 घंटे तक बर्थ भाड़ा रोक देना, गलत सिगनल के लिए दण्ड बर्थ भाड़ा, प्रचालक को कार्गो को जहाज़/सुपेर्दमी नहीं किया जाए, उपभोक्ता द्वारा प्रचालक पर आरोप किया जाए, टर्मिनल प्रचालक से हुई देरी पर उपभोक्ता पर आरोप न करके चार्ज वसूल नहीं किया जाए, निःशुल्क दिनों का आरंभ, निःशुल्क दिनों को सीमाशुल्क छुट्टी तथा पोर्ट छुट्टी दिनों को अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची में शामिल करें जो अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों में इस प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार हो ।

(xii) देरी अदायगी पर ब्याज/13.75% पर वापसी के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित शर्तों का भागिक रूप में संशोधन किया । इसके अनुसार ब्याज का दण्ड दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित प्राइम लेन्डिंग दर से 2% ज्यादा होगा जो अन्य मेजर पोर्ट ट्रस्टों में निर्धारित अपफ्रन्ट टैरिफ अनुसूची के अनुसार होगा । बिल के कुल राऊडिंग ओफ के संबंध में अन्य शर्तें, दरमान में निर्धारित दर सीमित लवल है तथा घटौती नीचे स्तर पर है जिससे कि पोर्ट दरमान को बुद्धिसंगत किया जाय ताकि उपभोक्ता को राहत मिलें, निम्नतम दर को अधिसूचित किया जाए तथा शर्तों को बुद्धिसंगत बना दिया जाय, ब्रेक डौण या अन्य तट आधारित सुविधाओं के कारण वेसल बेकार है तो बर्थ भाड़ा दर में घटौती करने का उपबन्ध आदि अन्य अपफ्रन्ट मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया है ।

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने एक शर्त सामने रखी कि प्रति बिल/आवेदन के लिए न्यूनतम वसूली 100 रु. हो तथा दूसरी शर्त कि वापसी का ग्रहण नहीं किया जाएगा । जब न्यूनतम राशि 100 न हो । उसी प्रकार यह प्रस्ताव रखा कि प्रचालक द्वारा अतिरिक्त बिल का प्रस्ताव न रखें यदि बिल की राशि 100 से कम हो । ये सामान्य शर्तें को पोर्ट द्वारा दरमान निर्धारित की थी और सम्मिलित किया ।

बर्थ भाड़ा रूप्यों में निर्धारित है इसलिए सामान्य नोट (i) पोर्ट द्वारा प्रस्तावित वेसल संबंधी डोलर डिनोमिनेटड टैरिफ को रूपये में बदल देना शर्त संगत नहीं है इसलिए काट दिया गया ।

(xiii) कोचिन पोर्ट ट्रस्ट ने प्रस्तावित नोट 1 एवं 2 में बंकर इंधन/पी ओ एल एवं एल पी जी के हस्तन दर शामिल करते हुए सूची तैयार की है जिसका भागिक रूप में संशोधन किया है ।

(क) बंकर इंधन तथा अन्य पी ओ एल के हस्तन प्रभार मुख्य बर्थ में वेसल/टैंकर से कार्गो उतारने के कम्पोसिट सेवा के लिए भंडारण टैंक में विनियम गड्ढा के पाइपलाइन द्वारा परिवहन, टैंकों में 3 दिन के लिए निःशुल्क भंडारण, पाइपलाइन और विनियम गड्ढा द्वारा भंडारण टैंक से बार्ज लोडिंग बर्थ में अन्तरण, बार्ज बर्थ में बार्जों में कार्गो लोडिंग, प्रचालक द्वारा उपबंधित घाट शुल्क एवं अन्य विविध प्रभार इन सबका दरमान में किसी भी प्रभार के अधीन उपबंधित नहीं किए हैं ।

(ख) मुख्य घाट में अन्लोडिंग संबंधी संकुलित बर्थ भाड़ा, अन्य सहायक सेवायें और सभी अन्य विविध सेवायें, जो प्रचालक द्वारा इस दरमान में किसी अन्य प्रभार के रूप में विशेष रूप से दिया गया है, के लिए है एल पी जी का हस्तन दर ।

प्रस्ताव से यह समझ में आया कि अपने टर्मिनल के अन्दर बी ओ टी प्रचालक द्वारा अनिवार्य क्षेत्र, मुख्य बर्थ में एल पी जी के हस्तन केलिए अनलोडेर्स संस्थापित करने केलिए और द्रव टर्मिनल के बाहर स्थित आई ओ सी एल के भंडारण सुविधा में मुख्य बर्थ से एल पी जी के स्थानान्तरण केलिए पाइपलाइन डालने केलिए आई ओ सी एल को उपलब्ध किया जाएगा ।

13.1. मार्गदर्शन के खण्ड 2.8 के आधार पर टैरिफ कैप स्फीति में, लेकिन थोक मूल्य सूची (डब्लियु पी आई) में विभिन्नता के 60% हद तक ही संबद्ध वर्ष के 1 जनवरी 2008 और जनवरी 1 के बीच में आनेवाले भी सूचीबद्ध किया जाएगा । हर वर्ष में टैरिफ कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन बनाया जाएगा और समायोजित किये गये टैरिफ कैप संबद्ध वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रवृत्त रहेगा । वर्तमान विषय में, अप्फ्रन्ट टैरिफ संगणना में विचार किये गये प्रचालन लागत का पूँजी लागत और यूनिट दर का प्राकलन वर्ष 2010 में सी पी टी की रिपोर्ट के अनुसार । यह समुचित तथा संबद्ध दिखाई पड़ा है कि हर वर्ष में 1 जनवरी 2010 के रूप में मूल डब्लियु पी आई स्वचालित समायोजन केलिए विचार करने केलिए निर्धारित किया जाना है ।

13.2. मार्गदर्शनों के खण्ड 2.9.1 और 2.9.2 में निर्धारित प्रकार वाणिज्य प्रचालनों की शुरुआत के पहले अनुमोदित सीलिंग दर और व्यवस्थाओं के विवरण सहित दरमान की अधिसूचना केलिए इस प्राधिकरण के समक्ष निजी प्रचालक पहुँचेगा, यह विषय इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत करेगा जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अन्तर्गत अपेक्षित है ।

13.3. मार्गदर्शनों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार दरमानों के स्पष्टीकरण या व्याख्या संबन्धी कोई प्रश्न उठता तो यह विषय प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा और इससे संबन्धित उनका निर्णय प्रचालक पर जिल्द रहेगा ।

13.4. परियोजनाओं के निष्पादन शर्त बिड दस्तावेज़ में शुद्ध रूप से दर्शाना है । निजी प्रचालक द्वारा कम से कम, बिड दस्तावेज़/रिआयत करार में दर्शाये गये निष्पादन शर्तें निष्पादित करने की प्रतीक्षा है ।

13.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा निरीक्षित किया जाएगा । सेवा का गुण संबन्धी कोई शिकायत मिलने पर इस प्राधिकरण द्वारा ऐसे विवाद पर पूछताछ करेगी और इसका निरीक्षण कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को भेज दिया जाएगा । निजी प्रचालकों के विरुद्ध किसी कार्रवाई की जानी है तो संबद्ध रिआयत करार की व्यवस्थाओं के आधार पर कोचिन पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अनुचित कार्रवाई की जाएगी ।

13.6. टर्मिनल पर वाणिज्य प्रचालन के दौरान, हर एक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के अन्दर, पूर्ववर्ती 3 महीनों के दौरान टर्मिनल के भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन सहित रिपोर्ट कोचिन पोर्ट ट्रस्ट की ओर से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा ।

14. परिणाम में और ऊपर दिये गये कारणों केलिए और एक संग्रहित मन लगाने से, **अनुलग्नक-III** में संलग्न के अनुसार कोचिन पोर्ट ट्रस्ट के विविधोद्देश्य द्रव टर्मिनल में बंकर इंधन और पी ओ एल माल हस्तन करने केलिए अप्फ्रन्ट टैरिफ कैप इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है ।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

क्र.सं.	विवरण	दिवस 21 अक्टूबर 2010 के लॉकी प्रस्ताव	कुल	दिवस 30 सितंबर 2010 के पुनरीक्षण प्रस्ताव	कुल	13 अक्टूबर के पुनरीक्षण प्रस्ताव	कुल	अंतिम विवरण अनुसार	कुल
		मुल्यक बर्द	कुल	बार्द बर्द	कुल	मुल्यक बर्द	कुल	बार्द बर्द	कुल
		बिक्रय इतर एर की ओर एर	कुल	बिक्रय इतर एर की ओर एर	कुल	बिक्रय इतर एर की ओर एर	कुल	बिक्रय इतर एर की ओर एर	कुल
									</

क्रमांक	विवरण	दिनांक 21 अक्टूबर 2010 के सही प्रमाण				दिनांक 30 दिसंबर 2010 के सही प्रमाण				13 अगस्त के सही प्रमाण				द्वारा द्वारा विचारित अनुमान			
		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष		प्रमाण वर्ष	
		अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष	अंश	प्रमाण वर्ष
(क)	प्रमाण वर्ष	147.30	117.07	264.37	62.79	126.32	100.38	226.70	59.63	51.98	41.31	93.29	71.54	21.75	93.29		
(ख)	अंश	1.17	3.06	4.23	0.42	3.34	4.75	8.10	0.54	46.99	6.39	53.38	48.63	4.75	53.38		
(ग)	अंश	27.87	35.63	63.50	4.47	25.76	33.89	59.65	2.39	41.57	34.36	75.92	42.03	33.89	75.92		
(घ)	अंश	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91		
(ङ)	अंश	0.93	0.74	1.67	0.17	0.82	0.49	1.11	0.10	1.00	0.79	1.79	2.67	1.01	3.67		
(च)	अंश	2.00	6.70	10.70	1.07	9.91	14.87	24.78	1.61	16.01	19.73	35.74	20.87	14.87	35.74		
(छ)	अंश	42.16	108.88	151.04	10.96	38.42	105.44	143.86	1.00	86.12	105.44	191.56	86.12	105.44	191.56		
(ज)	अंश	137.12	101.36	238.48	16.36	127.47	93.89	221.36	15.25	173.23	97.12	270.35	754.84	93.89	848.73		
(झ)	अंश	52.56	41.77	94.33	9.44	5.24	4.16	9.40	0.85	41.31	32.83	74.14	69.97	4.16	74.14		
(ञ)	अंश	82.61	65.65	145.28	39.54	82.62	65.66	145.27	39.54	104.65	83.16	187.81	122.16	65.66	187.81		
(ट)	अंश	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91		
(ठ)	अंश	525.44	526.70	1052.14	150.80	453.76	463.11	922.87	124.56	705.18	470.63	1175.81	1386.08	390.99	1756.07		
(ड)	अंश	525.44	526.70	1052.14	150.80	453.76	463.11	922.87	124.56	705.18	470.63	1175.81	1386.08	390.99	1756.07		
(ण)	अंश	253.78	350.73	604.51	44.68	272.57	354.58	637.15	29.18	1136.54	396.02	1534.56	1169.98	364.58	1534.56		
(त)	अंश	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1843.72	866.65	2710.37	2535.06	755.57	3290.63		
(थ)	अंश	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1843.72	866.65	2710.37	2535.06	755.57	3290.63		
(द)	अंश	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
(ध)	अंश	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1843.72	866.65	2710.37	2535.06	755.57	3290.63		
(न)	अंश	22.81	129.26	5.72	5.72	21.26	154.72	4.50	4.50	53.96	161.20	70.49	140.54	70.49	140.54		
(प)	अंश	22.81	129.26	5.72	5.72	21.26	154.72	4.50	4.50	53.96	161.20	70.49	140.54	70.49	140.54		
(फ)	अंश	61.30	252.00	6.00	6.00	55.02	252.00	6.00	6.00	262.00	6.00	258.00	252.00	6.00	258.00		
(ब)	अंश	251.75	61.30	28.16	28.16	230.79	55.02	26.57	26.57	231.16	26.21	257.37	230.79	26.57	257.37		
(भ)	अंश	626.35	61.30	50.08	50.08	576.35	55.02	7.96	7.96	55.13	7.39	62.51	55.02	7.49	62.51		
(म)	अंश	1205.01	1205.01	134.90	134.90	1070.11	1105.60	47.54	47.54	593.42	48.86	640.39	592.84	47.54	640.39		
(य)	अंश	1832.36	1832.36	184.98	184.98	1647.38	1698.44	174.84	174.84	1700.76	172.52	1873.28	1698.44	174.84	1873.28		
(र)	अंश	1.23	1.23	2.32	2.32	1.43	1.43	2.19	2.19	1.42	1.94	1.94	1.42	1.94	1.94		
(ल)	अंश	1.23	1.23	2.32	2.32	1.43	1.43	2.19	2.19	1.42	1.94	1.94	1.42	1.94	1.94		

[illegible]

ॐ नमो भगवते वासुदेवाय ।

॥ श्रीओपेस्टी के अनुयायियों में गंधारम टीक के मुल्काद्वारा यहाँ जोड़ा गया है ।

राष्ट्रीय कार्यो समुह - सुन पी जी के सिध रिआवाही दर

क्र.सं.	विवरण	बीबीसी प्रसारण 2010	बीबीसी प्रसारण 2010	बीबीसी प्रसारण 2010	बीबीसी प्रसारण 2010
i.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	678819	578819	578819	578819
ii.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	52%	52%	52%	52%
iii.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	350000	352985.88	352985.88	352985.88
iv.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	60%	60%	60%	60%
v.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	210000	211791.528	211791.528	211791.528
vi.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	328819	325833.12	325833.12	325833.12
vii.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	538819	537624.848	537624.848	537624.848
viii.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	833.69	866.65	866.65	866.65
ix.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	164.72	161.20	161.20	161.20
x.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	92.83	96.72	96.72	96.72
xi.	राष्ट्रीय कीर्ति स्तूप (रा.)	84.32	84.32	84.32	84.32

42 अनुसूचक - II

कोविन पोर्ट ट्रस्ट के पुनर्गठन से संबंधित विविधोद्देश्य द्रव्य निर्मित के अफ़ेन्ट टैरिफ की रैराती

वर्ष 2009 के प्रस्ताव

21 नवंबर 2009 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा अधिकृत

क्रम सं.	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	वार्ड
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	वर्षों के लिए बंकर घंटों की संख्या	घंटा	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	जी आर टी घंटा	घंटा	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	राज्य आवासकता	रु. लाखों में			1832.36	184.98
	वर्ष 2009 प्रस्ताव	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.23	2.32

30 अप्रैल 2010 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा अधिकृत

क्रम सं.	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	वार्ड
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	वर्षों के लिए बंकर घंटों की संख्या	घंटा	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	जी आर टी घंटा	घंटा	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	राज्य आवासकता	रु. लाखों में			1698.44	174.84
v.	वर्ष 2009 प्रस्ताव-विदेशी	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.43	2.19
	वर्ष 2009 प्रस्ताव-घटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.85	2.19

13 अक्टूबर 2010 के प्रस्ताव के अनुसार पर सीओपीटी द्वारा अधिकृत

क्रम सं.	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	वार्ड
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	औसतन पार्लेल आवासकता	टन	25000	7500		1400
iii.	पंजीकृत जहाजों की संख्या		137	91		2441
iv.	प्रति जहाज औसतन समय	दिन	1.04	1.25	2.29	0.12
v.	प्रति जहाज जहाज घंटों की संख्या		25.00	30.00	55.00	2.80
vi.	जी आर टी घंटा	घंटा	100181250	49631400	149812650.00	8885240
vii.	राज्य आवासकता	रु. लाखों में			1700.76	172.52
viii.	राज्य आवासकता	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.42	1.94
ix.	विदेशी आवासकता	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.85	1.94
x.	वर्ष 2009 प्रस्ताव-घटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग				

टैरिफ द्वारा स्वीकृत अनुमान

क्रम सं.	विवरण	इकाई	बंकर इंधन एवं पी ओ एल	एल पी जी	कुल	वार्ड
i.	औसतन जी आर टी	टन	29250	18180		1300
ii.	(क) बंकर इंधन/एलपीजी के लिए हस्तगत दर	रु./टन	24000	6000		500
	(ख) बंकर के लिए हस्तगत दर	रु./घंटा	-	-		1400
iii.	औसतन पार्लेल आवासकता	टन	25000	7500		1400
iv.	पंजीकृत जहाजों की संख्या		137	91		2441
v.	प्रति जहाज औसतन समय	दिन	1.04	1.25	2.29	-
vi.	प्रति जहाज/वार्ड की घंटों की संख्या		25.00	30.00	55.00	2.80
vii.	जी आर टी घंटा	घंटा	100181250	49631400	149812650.00	8885240
viii.	राज्य आवासकता	रु. लाखों में			1698.44	174.84
ix.	घटीय आवासकता	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			1.421	-
x.	विदेशी आवासकता	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग			0.852	1.968
xi.	वर्ष 2009 प्रस्ताव-घटीय	रु. प्रति जी आर टी प्रति घंटे या उसके भाग				

वर्ष 2009 में विदेशी/घटीय आवासकता के लिए कार्रवाई दर			
$74132075 X + 75680575 \times 0.6 X =$		1698.44	
$74132075 X + 45408345 X =$		1698.44	
$X =$ विदेशी आवासकता दर		1.421	
घटीय आवासकता दर $= 0.6 X$		0.852	

अनुलम्बक- III

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट

विविधोद्देश्य ट्रव टर्मिनल के लिए अपफ्रन्ट टैरिफ टर्मिनलअध्याय -I

1.1. व्याख्या - सामान्य

इस दरमान में, संदर्भ के अनुसार अपेक्षित, निम्नांकित व्याख्या लागू करना है :

- (i) “तटीय जहाज़” अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा अंगीकृत तटीय लाईसेंस के साथ जारी की गई किसी पत्तनों या भारत के किसी जगह के बीच में व्यापार मात्र में नियुक्त किसी जहाज़ से माना जाता है ।
- (ii) “दिन” अर्थात् 24 घंटों की अवधि से एक दिन के 06.00 घंटों से शुरू होकर तथा अनुवर्ती दिन में 06.00 घंटों में समाप्त होने से माना जाता है ।
- (iii) “विदेशगामी जहाज़” अर्थात् तटीय जहाज़ से परे अन्य किसी जहाज़ से माना जाता है ।

1.2. सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i) जहाज़ की स्थिति, सीमाशुल्क या नौवहन महा निदेशक द्वारा प्रमाणीकरण किए अनुसार, जहाज़ के उद्ग्रहण संबंधी प्रभार पर निर्णय करने के लिए यह स्पष्ट तथ्य है कि जहाज़ “तटीय” या विदेशगामी ; तथा, कार्गो की प्रकृति या उसकी स्रोत इस उद्देश्य के लिए कोई संबंधता नहीं है ।
- (ii) (क) सभी तटीय जहाज़ों के जहाज़ संबंधी प्रभार अनुकूल प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए अन्य जहाज़ों के लिए ।
- (ख) तर्मल कोयला, पी ओ एल सहित क्रूड, लोहा खनिज, खनिज लोहा पेल्ड साधारण कार्गो संबंधी प्रभार 60% से अधिक नहीं होना चाहिए सभी तटीय कार्गो के कार्गो संबंधी प्रभार ।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभार के संबंध में, जहाज़-तट स्थानान्तरण और भंडारण यार्ड से वार्फेज को जोड़कर स्थानान्तरण/के से के तक के लिए सभी संबंधित हस्तन प्रभार पर रियायती दर उद्ग्रहीत करना चाहिए ।
- (घ) विदेश पोर्ट से एक कार्गो, जो भारतीय पोर्ट ‘क’ में से तदनन्तर यानान्तरण के लिए भारतीय पोर्ट ‘ख’ में पहुँचता है उसके तटीय समुद्रीयात्रा के लिए संबंधित रियायती प्रभार उद्ग्रहीत करना है । दूसरे अर्थ में, भारतीय पोर्ट में से/तक अनुमत जहाज़ द्वारा वहन किये गये कार्गो जो तटीय समुद्रीयात्रा करता है वे रियायती के लिए योग्य हैं ।
- (iii). विलंबित भुगतान/वापसी पर ब्याज
 - (क) उपभोक्ता को दरमान के अधीन विलंबित भुगतान पर दण्डस्वरूप ब्याज की भुगतान करना है । उसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दण्डस्वरूप ब्याज की भुगतान करना चाहिए ।

- (ख) दण्डस्वरूप ब्याज का दर स्टेट बैंक ऑफ़ इंडिया के प्रारंभिक ऋणदर के 2% से अधिक होगी ।
- (ग) वापसी के विलंब तो पूर्ण किए गए सेवा के 20 दिन पूर्ण करने के या उपभोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के तारीख से, जो कोई बाद के हो से गिनती की जाएगी ।
- (घ) उपभोक्ता के विलंब भुगतान तो टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों के प्रस्तुत करने के 10 दिनों के बाद ही गिनती की जाएगी । तथापि, यह उपबन्ध सेवाओं की उपलब्धता के पहले भुगतान की गई मामलों के संबंध में लागू नहीं होगी जहाँकि पेशगी में प्रभार की भुगतान इस दरमान के रूप में निर्धारित की गई है ।
- (iv) (क) देय की गिनती के उद्देश्य के लिए भार की इकाई 1 टन या 1,000 किलोग्राम, वोलियम मापमान की इकाई 1 क्यूबिक मीटर और बल्क में द्रव के लिए क्षमता मापमान की इकाई 1,000 लिटर होनी चाहिए ।
- (ख) वोलियम द्वारा मापमान या किसी व्यक्तिगत मदों की क्षमता की निवल भार की गिनती करते समय, भागिक तक के एवं 0.5 भागिक सहित को 0.5 इकाई के रूप में मान लेना है तथा 0.5 इकाई से ऊपरवाले को एक इकाई के रूप में मान लेना है, जहाँ कहीं स्पष्ट किए के अलावा छोड़कर ।
- (v) गिनती की गई सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्च रूपये में राऊंड ऑफ़ करना चाहिए ।
- (vi) किसी एक आवेदन/बिल में वसूल की गई न्यूनतम प्रभार एक सौ रूपये मात्र (100/- रु.) होना चाहिए ।
- (vii) वापसी रकम की दावा 100/- रूपये या उससे अधिक न होनेवाले किसी दावे की वापसी नहीं करना चाहिए । उसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को, उन्हें वापस करने की देय रकम अगर 100/- रु. से कम है तो अनुपूरक या कम दाम प्रभार बिल प्रस्तुत करना चाहिए ।
- (viii) (क) दरमान में निर्धारित दर उच्चतम स्तर के हैं, उसी प्रकार, छूट और कटौती न्यूनतम मूल्य पर हैं । प्रचालक को, अगर वे चाहते हैं तो, निम्न दर प्रभारित कर सकते हैं/ या उच्च छूट और कटौती अनुमत कर सकते हैं ।
- (ख) प्रचालक, अगर वे चाहते हैं तो निर्धारित शर्तबन्ध दरमान में निर्धारित दर के संचालन में परिमेय प्रस्तुत कर सकते हैं, जो उपभोक्ता को प्रति यूनिट की दर में सहायता प्रदान करती है और दरमान में निर्धारित यूनिट दर उच्चतम स्तर से अधिक न होती है ।
- (ग) प्रचालक को ऐसे निम्न दर और/या ऐसे दर के संचालन के शर्तबन्ध को सार्वजनिक से अधिसूचित करना चाहिए और ऐसे निम्न दरों के आगे की प्रभार सार्वजनिक को अधिसूचित करना है और ऐसे दरों के संचालन के शर्तबन्ध के अनुसार बशर्ते कि नियत नए दर टैप द्वारा अधिसूचित दर से अधिक नहीं होना चाहिए ।
- (ix) उपभोक्ता को प्रचालक द्वारा आरोप्य उचित स्तरवाले विलम्ब के लिए प्रभार भुगतान की आवश्यकता नहीं है ।

अध्याय -IIवेसल संबंधी प्रभार

2. बर्थ भाड़ा प्रभार की अनुसूची

क्रम संख्या	वर्गीकरण	प्रति घंटे या तदनु रूप भाग का प्रति जी आर टी दर रूपये में
(i)	मुख्य बर्थ में वेसल :	
	(क) विदेशगामी वेसल	1.421
	(ख) तटीय वेसल	0.852
(ii)	बार्ज लोडिंग बर्थ में बार्ज	1.968

टिप्पणी :

- (i) वेसल के बर्थिंग से अन्-बर्थिंग की अवधि के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार इकट्ठा करना चाहिए ।
- (ii) (क) बर्थ भाड़ा जहाज़ के प्रस्थान करने के सिगलिंग समय के 4 घंटों बाद रोकना चाहिए । बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में बर्थ भाड़ा रोकना चाहिए ।
 (ख) उचित ज्वार-भाटे की स्थिति, प्रतिकूल मौसम तथा रात नौचालन के अभाव में जहाज़ के इन्तज़ार समय को छोड़ना चाहिए ।
 (ग) जहाज़ के मास्टर/एजन्ट को नौचालन की तैयारी तो केवल उचित ज्वार-भाटे एवं मौसम शर्तों के अनुसार करना चाहिए ।
- (iii) गलती सिगनल के लिए दण्डस्वरूप बर्थ भाड़ा तो एक दिन (24 घंटों की) के बर्थ भाड़े प्रभार के समान होनी चाहिए । जब वेसल प्रस्थान की तैयारी सिगनल में है 'गलती सिगनल' होगी तथा वेसल में होनेवाली ऐसे अन्य कारणों से या पूर्ण नहीं किए कार्यों प्रचालन या वेसल के अन्-बर्थिंग के लिए इंजन के बिना तैयारी के फलस्वरूप पाइलट की प्रत्याशा में उसकी मांग कर सकता है । जब कभी एक वेसल प्रस्थान करने में अनुकूल ज्वार-भाटे, रात नौचालन के अभाव में या प्रतिकूल मौसम स्थिति में सिगनलिंग तैयारी रहित हो सकती है ।
- (iv) टर्मिनल प्रचालक द्वारा गैर-उपलब्धता/उपस्कर के ब्रेक-डौन या ऊर्जा पराजय या टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य अन्य कारणों से जससे वेसल को बर्थ में बेकाम रहने के लिए मज़बूर लगातार एक घंटे या उससे अधिक समयावधि के लिए कोई बर्थ भाड़ा उद्ग्रहीत नहीं करना चाहिए ।

अध्याय -IIIकार्गो संबंधी प्रभार

3. कम्पोसिट हस्तन प्रभार की अनुसूची:

(प्रति टन रूपये में)

क्रम संख्या	जिन्स का विवरण	विदेशगामी वेसल	तटीय वेसल
(i)	बंकर इंधन एवं अन्य पी ओ एल	70.49	70.49
(ii)	एल पी जी	140.54	84.32

टिप्पणी :

- (i) बंकर इंधन और अन्य पी ओ एल केलिए हस्तन प्रभार तो मुख्य बर्थ के वेसल से कार्गो के अन्लॉडिंग कम्पोसिट सेवा/टैंक, पाइप लाइन से भंडार टैंक में एक्सचेंज पिट के ज़रिए स्थानान्तरण, एक्सचेंज पिट से भंडारण टैंक में पाइपलाइन के ज़रिए स्थानान्तर, टैंक में 3 दिनों केलिए मुफ्त भंडारण, भंडारण टैंक से बार्ज लोडिंग बर्थ में पाइपलाइन तथा एक्सचेंज पिट के ज़रिए स्थानान्तरण बार्ज बर्थ के बार्जर में कार्गो लोडिंग, प्रचालक द्वारा उपबंध किए गए अन्य सभी विविध प्रभार जिसके इस दरमान में अन्य कोई प्रभार द्वारा अमुक रूप से प्रबन्ध नहीं किया गया हो ।
- (ii) एल पी जी केलिए हस्तन प्रभार तो मुख्य बर्थ के अन्लॉडिंग के कम्पोसिट सेवा केलिए वार्फेज, अन्य सहायक सेवा एवं अन्य सभी विविध सेवा केलिए जिन्हें प्रचालक द्वारा इस दरमान में अन्य कोई प्रभार द्वारा अमुक रूप से प्रबन्ध नहीं किया गया हो ।

4. बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल कार्गो पर भंडारण प्रभार :

- (क) मुफ्त अवधि 3 दिन मुफ्त
- (ख) मुफ्त अवधि के बाद बंकर इंधन/अन्य पी ओ एल पर भंडारण प्रभार:

विवरण	प्रति दिन प्रति टन केलिए दर रूपये में
प्रथम दो दिनों केलिए (3 दिनों की मुफ्त अवधि से परे)	7.42
अगले दो दिन	11.13
5 वां दिन से	14.84

टिप्पणी :

- (i) मुफ्त अवधि की गिनती केलिए सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियों एवं टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों को छोड़ देना चाहिए ।
- (ii) वेसल से अन्तिम कार्गो के उतारनेवाले आगामी दिन से मुफ्त अवधि की गिनती करना चाहिए ।
- (iii) जब टर्मिनल प्रचालक उपभोक्ता के वनती के अनुसार जहाज़ से कार्गो के उतारने/चढ़ाने की स्थिति में नहीं है टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारण के फलस्वरूप कार्गो पर भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं करना चाहिए ।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) तक केलिए सामान्य टिप्पणी :

टैरिफ कैप तो स्फीति केलिए सूचित की जाएगी, मगर 1 जनवरी 2010 एवं संबंधित साल के 1 जनवरी के बीचवाले बड़े पैमाने (डब्लियु पी आई) की भिन्नता की 60% के हद तक होना चाहिए । टैरिफ के ऐसे ओटोमेटिक टिकाऊ हर साल की जाएगी तथा टिकाऊ टैरिफ कैप संबंधित साल के 1 अप्रैल से आनेवाले साल के 31 मार्च तक लागू की जाएगी ।

.....

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th October, 2010

No. TAMP/58/2009-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for setting upfront tariff for handling Bunker fuel/POL cargo and LPG at Multi-User Liquid Terminal at Cochin Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Port Trusts which was notified vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February, 2008 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/58/2009-COPT****Cochin Port Trust****Applicant****ORDER**

(Passed on this 3rd day of September, 2010)

This case relates to a proposal dated 24 November 2009 from the Cochin Port Trust (COPT) for fixation of upfront tariff for Multi-User Liquid Terminal (MULT) at the Puthuvypeen SEZ on Public Private Partnership basis.

2. In pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports notified by this Authority on 26 February 2008, the COPT has filed the subject proposal.

3.1. The highlights of the proposal are as follows:

- (i). Liquid cargo namely bunker fuel, LPG, other POL cargo excluding crude oil are envisaged to be handled at the multipurpose liquid cargo terminal.
- (ii). The proposal envisages the following:
 - (a). Construction of the Main berth:
 - ✓ for handling Bunker Fuel and other POL cargo (excluding crude oil) (The process includes unloading at the Main Berth and transporting through pipelines upto exchange pit).
 - ✓ for handling LPG by installing unloading arm on the Main Berth. (The unloading arm is expected to be installed by the Indian Oil Company Limited)
 - (b). Construction of the Barge Loading Berth in the vicinity:
 - ✓ for loading of the Bunker Fuel and other POL cargo in to barges (The movement will be through pipelines from exchange pit to the Barge loading Berth and then loading onto the barges)
- (iii). (a). For the development of the project, the port envisages to allot the following:
 - 15 hectares of water area for main berth
 - 4 hectares of water area for barge loading berth
 - 3.5 hectares of port land for operational buildings, roads, etc.
- (b). The initial proposal does not envisage any storage facilities for cargo handled.

- (iv). The length of the berth is envisaged at 220 metres with a width of 32 metres. The berth is expected to handle vessels upto 80000 DWT and maximum draft of 12 metres.

(v). Optimal Capacity:

- (a). The optimum capacity of the Multi User Liquid Terminal is assessed at 4095542 tonnes [i.e. 4.10 Metric Tonnes Per Annum (MTPA)].
- (b). The handling rate prescribed in the guidelines and the handling rate considered by the port is tabulated below:

Type of Cargo	Norms for Handling rate prescribed in the guidelines	Handling rate considered by COPT *
Bunker fuel and other POL Cargo	1000 tons per hour	24000 tones per day
LPG	250 tones per hour	6000 tones per day

* Handling rate considered is as per norms converting hourly norms into per day.

- (c). The traffic estimated to be handled in the year 2023-24 is taken as the base to determine the cargo share. For assessing the optimal capacity, share of cargo in terms of berth days reckoning the handling rate of each type of cargo is considered as tabulated below:

Type of cargo	Estimated traffic (in MTPA)	Share of cargo traffic	Share of cargo in berth days
Bunker fuel and other POL Cargo	3.02	83.43%	55.72%
LPG	0.6	16.57%	44.28%
Total	3.62	100%	100%

- (d). Accordingly, the optimal capacity of the Main Berth is assessed at 4.10 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The cargo-wise break up is given hereunder:

Type of Cargo	Optimal capacity in tonnes
Bunker fuel and other POL Cargo	3416723 tonnes
LPG	678819 tonnes
Total	4095542 tonnes

- (e). The optimal capacity of the Barge Loading Berth is capped at 3.416 MTPA being the optimal capacity assessed for handling bunker fuel and other POL cargo at the Main berth.

(vi). Capital Cost:

- (a). The total capital cost of the project is estimated at Rs.124.39 crores.

(b). Berth cost:

The total capital cost for construction of the main berth and barge loading berth is estimated at Rs.75.38 crores and Rs.8.43 crores respectively as below:

(Rs. in crores)			
Sr. No.	Components	Main berth	Barge loading berth
(i).	Cost of construction of berth	61.30	7.96
(ii).	Cost of dredging	14.08	0.47
	Total cost	75.38	8.43

(c). **Cargo handling Activity:**

Capital cost for cargo handling activity is estimated at Rs.40.58 crores.

➤ **Main Berth:**

Since handling rates are different for different types of cargo, the capital cost is allocated across each type of cargo. The capital cost directly related to a particular type of cargo is considered for that category of cargo. The capital cost on common assets such as roads, buildings, water supply, pipelines, etc. are apportioned between the two cargo at the main berth on the basis of share of the berth days for the particular cargo. This is elaborated in the table given in subsequent paragraph

➤ **Barge loading berth:**

There is no bifurcation in the capital cost as only one category of cargo is to be handled.

➤ The break up of the capital cost for cargo handling activity is tabulated below:

(Rs. in crores)							
Sr. No.	Group		Main berth			Barge loading berth	
			Total	Basis of allocation	Bunker Fuel and other POL cargo		LPG
(i).	Civil construction cost						
	1.	Roads	1.03	On share of cargo in berth days*	0.57	0.46	0.1
	2.	Building, water supply, sewerage, etc.	3.21	Pump house cost of Rs.2.13 crores allocated to LPG and rest on the share of cargo berth days	0.60	2.61	0.32
	Total		4.23		1.17	3.07	0.42
(ii).	Equipment cost						
	1.	Marine loading/unloading equipment /flexible hoses	4.08	Direct allocation	4.08	--	0.01
	2.	Pipelines	11.26	Rs.0.69 crores directly allocated to bunker fuel and other POL cargo and rest on the share of cargo in berth days	6.58	4.68	0.59
	3.	Fire fighting equipments	10.53	Direct allocation	---	10.53	1.05
	4.	Power and lighting communication	5.89	On the share of cargo in berth days	3.27	2.61	0.59
	Total		31.75		13.93	17.82	2.24
(iii).	Miscellaneous cost (5% of civil and equipment cost)		1.80	On the share of cargo in berth days	0.76	1.04	0.13
	Total cost		37.79		15.86	21.93	2.79
Total cost of both the berths			40.58				

* Share of cargo in terms of berth days is considered at 55.72% for bunker fuel and other POL cargo and 44.28% for LPG.

(vii). The Return on Capital Employed (ROCE) is computed at 16% on the estimated capital cost.

(viii). Annual Operating Cost:

- (a). Power cost is estimated considering the consumption norm of 2.4 lakh units / annum / hectare for 18.18 hectares for main berth and 4.32 hectares for barge loading berth. The unit rate of power adopted is Rs.6.055. The total power cost of Rs.2.64 crores estimated for main berth is allocated between LPG and Bunker fuel/ other POL cargo in the share of berth days.
- (b). Repairs and Maintenance on civil cost is estimated at 1% on civil assets and 2% on mechanical and equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines. Insurance and other expenses are estimated at 1% each on the gross fixed value.
- (c). Depreciation is stated to have been computed at per rate prescribed in the Companies Act.
- (d). License fee is estimated for water area as well as land area.

License fee is estimated as per the rate proposed by the port at Rs.12 lakhs per acre reportedly based on the proposal filed by it for fixation of lease rent of port lands at Vallarpadam, Puthuvypeen and Goshree areas. For the water area, one third of the rate applicable of the land i.e. Rs.4 lakhs per acre is considered.

(e). Accordingly, the annual operating cost estimated is as follows:

➤ Main Berth:

The Annual operating cost for the main berth is estimated at Rs.5.25 crores for handling bunker fuel and other POL cargo and Rs.5.27 crores for handling LPG.

➤ Barge Loading Berth:

The Annual operating cost for the barge loading berth is estimated at Rs.1.51 crores.

(ix). Berth hire:

(a). The estimation of Annual Operating Cost for berth hire services is tabulated below:

(Rs. in crores)				
Sr. No.	Group	Basis	Main berth	Barge loading berth
(i).	Repairs and maintenance of civil assets	1% of capital cost of the berth (excluding capital dredging cost)	0.61	0.08
(ii).	Cost of maintenance dredging	420000 cum for main berth and 10000 cum for barge loading berth (at unit rate of Rs.60 per cum)	2.52	0.06
(iii).	Insurance	1% of capital cost of the berth excluding capital dredging cost	0.61	0.08
(iv).	Depreciation	As per Companies Act	2.52	0.28
Total			6.26	0.50

- (b). The COPT has included cost of maintenance dredging at Rs.2.52 crores for main berth and Rs.0.06 crores for barge loading berth which is not as per the norms prescribed in the guidelines.

The port has submitted that there is a need to allocate maintenance cost to the operator as the maintenance dredging cost at the Cochin port is high since there is higher rate of siltation as compared to other ports. The COPT, therefore, considers the BOT operator to undertake annual maintenance dredging to the extent considered in the proposal. Accordingly, the port has estimated repairs and maintenance at 1% of the berth construction cost as per the norms prescribed in the guidelines and cost of maintenance dredging is considered separately at actuals.

- (x). **Annual Revenue Requirement (ARR):**

(Rs. in crores)

Sr. No.	Particulars	Main berth			Barge loading berth	
		Handling Bunker Fuel and other POL cargo	Handling LPG	Berth hire service	Handling Bunker Fuel and other POL cargo handling	Berth hire service
1.	Total annual operating cost	5.25	5.27	6.26	1.51	0.50
2.	CAPITAL EMPLOYED	15.86	21.92	75.38	2.79	8.43
3.	16% Return on capital employed	2.54	3.51	12.06	0.45	1.35
	ANNUAL REVENUE REQUIREMENT (1 +3)	7.79	8.78	18.32	1.95	1.85

- (xi). (a). As per the norm prescribed in the guidelines for liquid bulk terminal, the total revenue requirement is to be apportioned between liquid cargo handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 95% and 5% respectively.
- (b). As no miscellaneous activities are envisaged to be undertaken by the BOT operator no separate charge is proposed at both the berths. 100% ARR is considered for determining handling charge.
- (c). The port has submitted that as per clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005, concessional tariff for coastal cargo is prescribed for all cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets. Considering the nature of cargo proposed to handled, the port has not proposed concessional tariff for coastal category.
- (d). For arriving at the berth hire, the port has considered the following GRT hours for main berth and barge berth:

Particulars	For Main berth		Barge berth
	Bunker fuel and POL cargo	LPG	
(i). Average GRT of vessel (as per feasibility report)	29250	18180	1300
(ii). Berth days	142.36	113.14	-
(iii). Berth hours	3416.72	2715.28	6132
(iv). Total GRT hours	149302886.35		7971600

- (xii). The berth hire and handling charges proposed to meet the ARR are given below:

Particulars of the tariff	At Main Berth	At Barge Loading Berth
Berth Hire	Rs.1.23 per GRT per hour	Rs.2.32 per GRT per hour
Handling charges		
(i). Bunker Fuel and other POL cargo	Rs.22.81 per ton	Rs.5.72 per ton
(ii). LPG	Rs.129.26 per ton	----

3.2. The COPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and the feasibility report along with the proposal.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to the concerned users / user organisations, short listed applicants and prospective users (as per the list provided by the COPT) seeking their comments. The comments received from users / user organisations, short listed applicants and prospective users were forwarded to COPT as feedback information. The COPT had earlier vide letter dated 6 March 2010 furnished its remarks on the points made by the users / user organisations, short listed applicants and prospective users. Subsequently, while furnishing reply vide letter dated 30 June 2010 to the queries raised by us, it has updated some of the comments furnished by them earlier.

5.1. A joint hearing in this case was held on 23 February 2010 at the COPT premises. The COPT made a power point presentation explaining the salient features of the proposal. At the joint hearing, COPT and the concerned users / user organisations, short listed applicants and prospective users have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the COPT was advised to take action on the following points and furnish the requisite information by 3 March 2010:

- (i). Pointed response to the observations of the potential bidders made in their written submissions.
- (ii). Revisit the proposal particularly with reference to the capacity determination and allocation of capital costs and update the proposal with reference to the revised lease rental proposed by the port.
- (iii). The port has at the joint hearing claimed that the lease rent for water area is conventionally levied at $1/3^{\text{rd}}$ of the adjacent area. The claim made the port may be substantiated with reference to the Government policy and any other guidelines on the subject.

6. The COPT has vide its letter dated 6 March 2010 furnished its response to the points decided at the joint hearing which are summarised below:

- (i). Capacity determination of MULT berth:
It is requested that TAMP may kindly go by the guidelines for upfront tariff settings for PPP projects issued by TAMP on 25 February 2008, instead of considering a higher handling rate as requested by IOCL.
- (ii). Allocation of capital cost across different products:
It is requested that TAMP may kindly consider the allocation that COPT has adopted and the rationale for the same has been explained in our replies to the observations of the potential bidders.
- (iii). Revised lease rental proposed by COPT:
For the workings, the lease rentals per hectare considered on the basis of the value given in the Interim Report was Rs.29,65,200/- (Rs.12,00,000 x 2.471). As per the Final Report, the lease rentals at the SEZ area at Puthuvyppeen is Rs.29,65,482/-. Hence the difference is only Rs.282 per hectare per annum which does not have much implication on the handling charges.
- (iv). Levy of lease rent for water area at $1/3^{\text{rd}}$ of the adjacent land area is not based on any Government policy or other guidelines. Lower lease rent was collected as port had only given the bed of back waters and the activities like reclamation of the land, construction of berth / jetty etc. was done by the user. The bed of backwaters had been allotted on this basis only to Cochin Shipyard, Kerala Fine Arts Society and Lakshwadeep Administration.

7. Based on the reply furnished by the COPT, the port was vide our letter dated 19 March 2010 requested to furnish additional information / clarifications on some points along with revised calculation. The COPT has furnished its reply vide letter dated 30 June 2010. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i).	<p>Capital cost estimation:</p> <p>(a). The proposal states that the capital cost estimated in the feasibility report is Rs.147.38 crores of which Rs.47.75 crores is excluded now in view of change in the scope from that envisaged while preparing the feasibility report. (Feasibility report assumed to handle 1,50,000 DWT vessels and draft upto 16 mtrs; the port now envisages to handle 80,000 DWT vessel and maximum draft of 12 mtrs.)</p> <p>Further, Rs.23.42 crores is added for additional capital cost towards unloading arm for bunker fuel and other POL cargo, fire fighting system for port berth and piping work which is now proposed to be brought under the scope of the BOT operator. Thus, revised capital cost based on this submission will be Rs.123.05 crores (i.e. 147.38 - 47.75 + 23.42). As against this, the project cost is estimated at Rs.22.45 crores at page 7 of the proposal. Further, the aggregate of the capital cost considered in the calculation of upfront tariff both berth hire and handling activity works out to Rs.124.38 crores. This inconsistency in the capital cost figures observed in proposal may please be corrected.</p>	<p>The above mentioned inconsistency arose due to a correction made in the service tax rate for dredging – which was taken at 12.36% in the IPA report and had been corrected to the current rate of 10.3%. The project structure has been revised as per the directions given from Ministry of Shipping. The revised proposal is submitted.</p>
	<p>(b). The unit rate of unloading arm is stated to be based on quotations obtained in the financial year 2009. Since the financial year 2010-11 is about to commence, the unit rate may be updated to reflect the prevailing rate. Likewise, the conversion rate adopted i.e. 1 Euro = Rs.70 may also be updated with reference to the prevailing exchange rate. Please furnish detailed calculation of the base rate, and customs, duties, etc. added thereon to derive the gross unit rate of unloading arm.</p>	<p>The revised proposal is submitted. New quote for unloading arm (dated 9th April 2010) has been considered in the revised proposal. A copy of the quotation is attached with the proposal and the basis for estimation is submitted.</p>
	<p>(c). Though the port has stated that the prices of raw material were reviewed in November 2009, the capital cost considered in the proposal mostly seems to be based on cost estimated in the feasibility report which was prepared in September 2008. As already mentioned in the guidelines, the capital</p>	<p>In the revised proposal, the cost estimates have been revised based on prevailing market rates/ budgetary quotes.</p>

cost of equipment should be updated to capture the prevailing market rate while fixing the upfront tariff cap. The COPT may, therefore confirm that the estimates of both civil and equipment cost reflect the prevailing market rate. The estimates may be substantiated with documentary support in form of budgetary quotations, rate analysis, etc. for those items which are not substantiated with documentary support.																																							
(d). The normative list of civil work in the upfront tariff guidelines includes storage yard, tankages amongst other items. The proposal of the port, however, does not include capital cost for storage yard and tank. Storage / evacuation facility envisaged for liquid terminal to achieve the optimal capacity may be explained.	The project structure has been revised as per the directions given from Ministry of Shipping. In the revised structure 2 hectare land has been allocated for development of storage tanks by the concessionaire. There are also provisions in the Concession agreement to release further land for development of storage tanks which is linked to the traffic that is actually observed at the terminal																																						
(e). As pointed out by one of the bidders, clarify whether the tax benefits available for the SEZ zone for the proposed liquid terminal is considered by the port while determining the capital cost. If not, the same may be recognised.	Please refer to the revised proposal. Benefits available for SEZ Zone has been addressed in this proposal and the tariff has been worked out based on this.																																						
(f). With reference to allocation of the capital assets relating to fire fighting equipment, the IOCL has categorically stated that the foam based fire fighting system proposed by the port cannot be used for LPG. The port may furnish comment on this point made by the IOCL which is not addressed in its reply.	As suggested by IOCL, the cost of foam tank and foam pump system shall be allocated directly to Bunker fuel and other POL cargo. The cost of this system excluding contingencies, taxes and engineering costs is estimated at Rs.1,00,00,000/-. The tariff has been recalculated based on this.																																						
(g). Confirm whether the fire fighting system envisaged is exclusively for LPG. If bunker and fuel products are also likely to get the benefit of this facility during the project period then part of the fire fighting system should be allocated to these cargo also on appropriate basis.	<p>The flash points of key cargo in each category are presented below:</p> <table><tr><th>Cargo</th><th>Flash Point</th></tr><tr><td>Propane (~ 20% of LPG cargo)</td><td>-104° C</td></tr><tr><td>Butane (~ 80% of LPG cargo)</td><td>-40° C</td></tr><tr><td>Marine Fuel Oil (~ 93% of bunker fuel and other POL cargo – as seen in other bunkering destinations like – pls refer section 4.18 of feasibility report)</td><td>65.5° C</td></tr></table> <p>The classification of various liquids based on flammability / combustibility across various standards is presented below:</p> <table><tr><th>Standard/ Flash Point</th><th>< (-7°C)</th><th>(-7°C to 38°C)</th><th>38°C to 60°C</th><th>60°C to 66°C</th><th>66°C to 93°C</th></tr><tr><td>OSHA</td><td>Flammable</td><td>Flammable</td><td>Combustible</td><td>Combustible</td><td>Combustible</td></tr><tr><td>ANSI</td><td>Extremely Flammable</td><td>Flammable</td><td>Flammable (< 60°C)</td><td>Combustible</td><td>Combustible</td></tr><tr><td>NPFA 30</td><td>Class I</td><td>Class I</td><td>Class II</td><td>Class III</td><td>Class III</td></tr><tr><td>CPSC</td><td>Extremely Flammable</td><td>Flammable</td><td>Combustible</td><td>Combustible</td><td></td></tr></table> <p>The fire protection systems have to be designed to incorporate the requirements as mentioned under OISD requirements for handling LPG cargo which are more</p>	Cargo	Flash Point	Propane (~ 20% of LPG cargo)	-104° C	Butane (~ 80% of LPG cargo)	-40° C	Marine Fuel Oil (~ 93% of bunker fuel and other POL cargo – as seen in other bunkering destinations like – pls refer section 4.18 of feasibility report)	65.5° C	Standard/ Flash Point	< (-7°C)	(-7°C to 38°C)	38°C to 60°C	60°C to 66°C	66°C to 93°C	OSHA	Flammable	Flammable	Combustible	Combustible	Combustible	ANSI	Extremely Flammable	Flammable	Flammable (< 60°C)	Combustible	Combustible	NPFA 30	Class I	Class I	Class II	Class III	Class III	CPSC	Extremely Flammable	Flammable	Combustible	Combustible	
Cargo	Flash Point																																						
Propane (~ 20% of LPG cargo)	-104° C																																						
Butane (~ 80% of LPG cargo)	-40° C																																						
Marine Fuel Oil (~ 93% of bunker fuel and other POL cargo – as seen in other bunkering destinations like – pls refer section 4.18 of feasibility report)	65.5° C																																						
Standard/ Flash Point	< (-7°C)	(-7°C to 38°C)	38°C to 60°C	60°C to 66°C	66°C to 93°C																																		
OSHA	Flammable	Flammable	Combustible	Combustible	Combustible																																		
ANSI	Extremely Flammable	Flammable	Flammable (< 60°C)	Combustible	Combustible																																		
NPFA 30	Class I	Class I	Class II	Class III	Class III																																		
CPSC	Extremely Flammable	Flammable	Combustible	Combustible																																			

		stringent. Hence LPG cargo is expected to drive significant part of the capital expenditure towards fire fighting systems for the project which is difficult to quantify separately. It would be unfair to allocate the capital expenditure towards fire fighting between LPG and Bunker fuel in the same proportion as share of berth days and this approach was followed.
(ii).	<p>Operating cost estimation:</p> <p>(a). The norms prescribed in the guidelines stipulate estimation of maintenance cost of berth at 1% of the total cost. Accordingly, the maintenance dredging cost will be around Rs.0.15 crores based on the current estimates furnished by the COPT. As against this, the COPT has estimated total maintenance dredging cost of Rs.2.58 crores (for Main Berth and Barge Loading Berth) which amounts to almost 18% of the capital dredging cost. The estimation of maintenance dredging cost is not found to be as per the norms prescribed in the guidelines. The reasons for deviation from the norms prescribed in the guidelines for estimating this expense may be justified.</p>	<p>Reference is drawn to Annexure II – Appendix IV of the original tariff proposal and also Sections 5.2 and 5.6 of the main proposal, which explains the special condition regarding siltation at Cochin Port, which require higher maintenance dredging. The summarised position is given below:</p> <p>(i). The basin of the Cochin Oil Terminal (COT) in Cochin Port is currently being maintained at (-) 13.2 m which is equal to the proposed depth in front of the Main Berth of MULT. Therefore the siltation rate at MULT basin would be comparable to that of COPT basin and so, the same value can be adopted for MULT.</p> <p>(ii). During the year 2005-06, when the Stage I Capital Dredging for providing 12.5 m draft at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) was taken up and completed by the port. The channel and basin in front of COT was also deepened to (-) 13.20 m depth at that time.</p> <p>(iii). After deepening of the navigational channels, a reduction in depth of 2.7m was observed in July 2006 in the channel and basin in front of COT immediately after the onset of monsoon. Also, 2/3rd of the total annual siltation of 18.0 Mm³ had occurred by that time. Hence, the reduction in depth for a total annual siltation proportionately worked out as 4.0m.</p> <p>(iv). As per the "Mud Balance Approach" followed by FRH in their Feasibility Study Report for ICTT at Vallarpadam for prediction of future siltation, it has been indicated that after the monsoon, on consolidation of the mud layer, the thickness of siltation will get reduced to 2/3rd of the annual siltation i.e. it will be around 2.7m.</p> <p>(v). Allowing, for a variation of 10%, yearly siltation depth of 3m can be considered to work out the annual siltation in the harbor area.</p> <p>(vi). It is estimated that annual maintenance dredging at the main berth area would be 4,20,000 cum. and 10,000 cum. at barge loading berth which would have to be undertaken by the BOT operator. The same is factored in estimating the operating cost for the respective berth.</p>
	<p>(b). If port maintains channel properly, the high siltation alongside the berth which is cited as a one of the reasons for such high maintenance dredging cost may be contained. Please comment.</p>	<p>It has reiterated that the estimation of maintenance dredging requirement is arrived at based on two sources:</p> <ul style="list-style-type: none"> Based on actual extent of siltation observed in the channel and the basin in front of Cochin Oil Terminal

		<ul style="list-style-type: none"> Based on technical analysis – based on 'Mud Balance Approach' conducted as part of the feasibility study for ICTT at Vallarpadam for prediction of future siltation <p>Hence, it is requested that TAMP may consider this request for this variation in the estimation of operating cost towards maintenance dredging.</p>
	(c). The estimation of lease rent may be updated based on the revised proposal submitted by the port based on final report of the approved valuer.	Noted, the same has been complied with in the revised proposal.
	(d). The guidelines require lease rent to be estimated as per the rates prescribed in the Scale of Rates approved by the Authority. The lease rent prescribed by the Authority is applicable for the port lands and not for water area. Even the port has admitted that estimation of lease rental for water area adopting 1/3 rd of the lease rental for land is not based on any Government policy or guidelines. In the light of the above observation, the deviation proposed by the port from the guidelines need to be justified.	<p>The levy of lease rent for water area at 1/3rd of the adjacent land area is not based on any Government policy or other guidelines. Lower lease rent was collected from M/s.Cochin Shipyard, M/s.Kerala Fine Arts Society and M/s.Lakshadweep Administration as Port had only given the bed of back waters to them and the reclamation of the land was done by the users. The bed of backwaters had been allotted to the said users on this basis only.</p> <p>The lease rent proposed for the 15 hectares of water area is based on 1/3rd of the lease rent for land area.</p>
	(e). The norms prescribed in the guidelines for estimation of power cost is with reference to land area proposed to be allotted. The estimation of power cost by the port on water area is also not found to be as per the guidelines. The reasons for deviation may be explained.	Water area accounts for around 88% of the total area (19 out of the total 21.5 hectares) allocated to the concessionaire for development of the project. The arrangements towards lighting and fire fighting (that will consume a significant share of the total power required for the operations at the terminal) will have to cover the entire area under operation (irrespective of whether it is land or water area). Since the proportion of water area is considerably high in this case as compared to other projects where more area is given on the land side towards setting up of storage facilities, stack yard etc, the power cost has been arrived at based on the total area allocated to the project.
	(f). Based on copy of the electricity bill of Kerala State Electricity Board submitted by the COPT, the unit rate comes to Rs.3.42 (Rs.9203435/ consumption 2689000). As against this, the power cost is estimated based on unit rate of power of Rs.6.005. The unit rate of power adopted in the calculation may be substantiated with copy of the recent bill of Kerala State Electricity Board.	Cost of Electricity to be paid by a customer of KSEB (Kerala State Electricity Board) has two components – a demand charge – which is linked to kVA of Billing Demand / month (which is a fixed component – irrespective of the actual consumption of power), the other component is the Energy charge which is charged per unit consumed. In the case of MULT – it is estimated that the connected load would be 3,000 kVA and which as per the existing tariff structure for HT commercial tariff (KSEB) (Pls refer to the tariff from KESB submitted as part of the TAMP proposal) has a demand charge of Rs.350/kVA of billing demand (3,000 kVA) per month and an Energy Charge of Rs.3.70 per kWhr. For an annual power requirement of 5,160,000 units (in the revised proposal) per unit charge works out to be Rs.6.17 (in revised proposal).
(iii).	(a). As per the clarification received from the Government, LPG cargo is also entitled for coastal concession with reference to the ship shore / shore to yard transfer and wharfage. The port	As per the response given by IOCL, coastal LPG traffic (annual) is expected to be around 350,000 tons per annum (51.56% of Optimal Capacity of LPG) which is considered to arrive at the revised rate for tariff for LPG cargo. The same is reflected in the revised proposal

	may therefore prescribe concessional rate for coastal LPG with reference to handling charge. The revenue impact of such concession may be considered while determining the tariff so that the estimated revenue requirement can be achieved by the operator.	submitted.																				
	(b). Though POL cargo is not eligible for concession in cargo related charge, the vessels carrying such cargo are entitled for concession in vessel related charges. The COPT may consider the impact of coastal concession in the berth hire charge while determining the unit rate.	The input is considered in the revised proposal. Since Cochin Port is developing a Bunker fuel terminal for the first time, there is no past data to rely on the share of coastal traffic. IPA had taken inputs from Leading firms on their plans for sourcing bunker fuel and other POL cargo (please refer to Appendix 4.03 of the feasibility report). Most players have mentioned both foreign and coastal sources for Bunker Fuel and other POL cargo based on which a share of 50% is assumed for coastal cargo.																				
(iv).	The proposal envisages handling of vessels upto 80,000 DWT at the main berth and hence applying 60% factor as a thumb rule for conversion, the GRT of vessel will come to 48000 tonnes. The average GRT of Bunker and POL vessels assumed at 29250 and LPG vessels at 18180 may be justified. The basis of considering average GRT of barge as the barge berth at 1300 tonnes may also be explained. Average GRT of LPG vessels and other POL cargo vessels and the barges handled at the port during the last three years may be furnished.	GRT of the barge at 1,300 tonnes, Bunker vessel at 29250 and LPG vessels at 18180 are taken as estimated in the feasibility report prepared by Indian Ports Association. Historic data on POL cargo vessels at Cochin Port Trust as requested is given below: <table><tr><th>Year</th><th>No. of Vessels</th><th>GRT (tonnes)</th><th>NRT (tonnes)</th><th>DWT (tonnes)</th></tr><tr><td>2007-08</td><td>159</td><td>3,384,058</td><td>2,887,618</td><td>5,091,312</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>145</td><td>3,219,864</td><td>2,964,652</td><td>4,849,703</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>197</td><td>4,670,794</td><td>2,137,306</td><td>7,482,922.05</td></tr></table> There is no past data available for LPG cargo, since the LPG terminal is being developed for the first time.	Year	No. of Vessels	GRT (tonnes)	NRT (tonnes)	DWT (tonnes)	2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312	2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703	2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05
Year	No. of Vessels	GRT (tonnes)	NRT (tonnes)	DWT (tonnes)																		
2007-08	159	3,384,058	2,887,618	5,091,312																		
2008-09	145	3,219,864	2,964,652	4,849,703																		
2009-10	197	4,670,794	2,137,306	7,482,922.05																		
(v).	From the Flow diagram at page 67, in the Feasibility Report; it is understood that only the bunker is expected to be loaded onto barges through barge loading berth. Whereas, page 9 para 3.2. of the proposal assumes the capacity of barge loading berth at the optimal capacity assessed for handling both bunker fuel and POL cargo. The correct position may be indicated.	Based on the analysis of replies received from leading firms on the type of cargo that is expected to be handled at MULT, it is seen that majority (5 out of 6 players) are expecting only Bunker fuel and associated POLs (like lubes etc) and LPG to be handled at this terminal. Based on the above, the share of other POL products is expected to be negligible. Hence for ascertaining the capacity of the barge loading berth, the capacity is capped at the optimal capacity at the Main Berth to handle Bunker Fuel.																				
(vi).	Analysis done by the port for determining the share of Bunker and other POL products at proposed terminal may be briefly explained.	Port has accepted the analysis undertaken by Indian Ports Association in the feasibility report for estimating the traffic projections for bunker and other POL products. Based on the analysis of replies received from leading firms on the type of cargo that is expected to be handled at MULT (Appendix 4.03 of the feasibility report) – it can be seen that majority (5 out of 6 players) are expecting only Bunker fuel and associated POLs (like lubes etc) and LPG to be handled at this terminal. Based on the above, the share of other POL products is expected to be negligible.																				

8.1. To summarise, the main points made by the COPT in the revised proposal dated 30 June 2010 are:

- (i). As against 22 hectares envisaged in the original proposal, the port has proposed to allot 21.5 hectares for the project as given below:
 - 15 hectares water area for main berth (no change)
 - 4 hectares water area for Barge loading berth (no change)
 - 2 hectares for storage facilities (not envisaged in the initial proposal)
 - 0.5 hectares of port land for operational facilities like buildings, roads, etc. (3 hectares of land was initially proposed)
- (ii). The total project cost estimated is Rs.173.42 crores as against Rs.124.39 crores estimated in the original proposal. The main modifications in the estimation of capital cost are highlighted below:
 - (a). Revision of capital cost of some items based on recent budgetary quotations.
 - (b). Upfront payment of Rs.7.45 crores to the COPT for common user infrastructure to be developed by COPT is estimated in the revised proposal. This cost is allocated to main berth, barge berth and storage facility in the ratio of direct capital cost i.e. 61.85%, 5.60% and 32.15% respectively.
 - (c). Total capital cost towards development of storage tanks is estimated at Rs.54.72 crores which includes the allocation of upfront payment for common infrastructure.

A comparative position of the project cost estimated in its initial proposal and revised proposal is as below:

(Rs. in crores)

Sl. No.	Particulars	Initial proposal		Revised proposal	
		Main berth	Barge loading berth	Main berth (Refer notes)	Barge loading berth
1.	Berth hire activity:				
(i).	Cost of construction of berth	61.30	7.96	55.02	7.49
(ii).	Cost of dredging	14.08	0.47	14.08	0.47
	Total cost for berth hire activity	75.38	8.43	69.10	7.96
2.	Cargo handling activity:				
(i).	Civil construction cost				
	(a). Roads	1.03	0.1	0.68	0.06
	(b). Building, water supply, sewerage, etc.	3.21	0.32	7.42	0.48
	Subtotal 2(i)	4.23	0.42	8.10	0.54
(ii).	Equipment cost				
	(a). Marine loading/unloading equipment /flexible hoses	4.08	0.0056	2.71	0.0055
	(b). Pipelines	11.26	0.59	10.12	0.57
	(c). Fire fighting equipments	10.53	1.05	11.21	0.09

	(d). Power and lighting communication	5.89	0.59	5.79	0.52
	Subtotal 2(ii)	31.75	2.24	29.83	1.19
(iii).	Miscellaneous cost (5% of civil and equipment cost)	1.80	0.13	1.90	0.09
	Total cost for cargo handling activity	37.79	2.79	39.83	1.82
3.	Storage activity				
(i).	Civil construction cost	Not envisaged			
	(a). Tanks			41.58	-
	(a). Roads			0.36	-
	(b). Building, water supply, sewerage, etc.			2.80	-
	Subtotal 3(i)			44.74	-
(ii).	Equipment cost				
	(a). Pipelines			2.42	-
	(b). Fire fighting equipments			4.95	-
	(c). Power and lighting communication			0.00	-
	Subtotal 3(ii)			7.37	-
(iii).	Miscellaneous cost (5% of civil and equipment cost)			2.61	-
	Total cost for Storage activity			54.71	-
4.	Total berth-wise cost (1 + 2 + 3)	113.17	11.22	163.64	9.78
5.	Total project cost	124.39		173.42	

Notes:

The basis of allocation of common capital cost at main berth to bunker fuel/ other PCL and LPG is as under:

(1). Civil Cost:

- The capital cost for development of roads is apportioned across the two cargo group on the basis of share of berth days (i.e. 55.72% towards Bunker Fuel/other POL cargo and 44.28% towards LPG).
- For buildings, water supply sewerage etc. – the cost of development of pump house (fire fighting for Main Berth) of Rs.2.10 crores is allocated to LPG while the rest of the cost is apportioned across the two cargo on the basis of share of berth days.

(2). Equipment Cost:

- Marine Loading / unloading equipment – Rs.2.71 crores directly allocated to Bunker Fuel and POL cargo.
- Pipelines – Rs.0.67 crores allocated to Bunker fuel / POL cargo. Rest of the cost apportioned on the basis of share of berth days i.e. 55.72% to Bunker fuel / POL cargo and 44.28% towards LPG.

Fire Fighting Equipment – Rs.1.01 crores allocated to Bunker fuel and POL cargo and Rs.10.20 crores to LPG.

- (iii). The optimal capacity of the storage tanks (4 nos.) is assessed at 26460 tonnes per day considering 70% of the maximum storage capacity of the tanks at 42000 KL and density of the bunker fuel and POL cargo at 0.9. ($0.7 \times 42000 \times 0.9 = 26460$ tons)
- (iv). Given below is the comparative statement of the charges proposed as per its initial and the revised proposal:

Sl. No.	Particulars of the tariff	Initial proposal		Revised proposal	
		Main Berth	Barge Loading Berth	Main Berth	Barge Loading Berth
I.	Berth Hire (per GRT per hour)	Rs.1.23	Rs.2.32	Rs.1.43 (foreign-going vessel)	--
				Rs.0.86 (coastal vessel)	Rs.2.19 (coastal vessel)
II.	Handling charges:				
	(i). Bunker Fuel and other POL cargo (per ton)	Rs.22.81	Rs.5.72	Rs.21.26 (both foreign-going and coastal)	Rs.4.50 (both foreign-going and coastal)
	(ii). LPG	Rs.129.26	---	Rs.154.72 (foreign)	---
				Rs.92.83 (coastal)	
III.	Storage charge (per ton per day)	Not proposed		Rs.18.77	---

8.2. In view of the modifications made by the COPT, the revised proposal was forwarded to the concerned user associations, the short listed applicants and prospective users to furnish their comments to TAMP and to the COPT directly. The port was advised to furnish its remarks on receipt of the comments. Indian Oil Corporation Limited, M/s.IOT Infrastructure & Energy Services Limited, M/s.Bharat Petroleum Corporation Limited and M/s.IMC Limited have furnished their comments on the revised proposal to COPT with a copy endorsed to TAMP. The COPT has also furnished its remarks on the comments made by these users/ prospective bidders.

9. On examining the revised proposal and reply furnished, the COPT was vide our letter dated 2 August 2010 advised to furnish additional information / clarifications on few more points. The COPT has furnished its reply vide letter dated 12 August 2010. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the COPT are tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT																
(i).	Whilst the port has stated that the cost of unloading arm is revised based on new quotation (i.e. US \$ 4,80,000), it has not furnished detailed calculation showing the base rate, exchange rate adopted for conversion and the customs/ duties, if any. The COPT is advised to furnish the requisite details. It may be explained how the tax benefit available for SEZ zone stated to have been considered by COPT as per its reply to (ii)(e) is factored in this case.	<p>The details of calculation are presented below:</p> <table><tr><th>Item</th><th>Unit Cost</th><th>No. of Units</th><th>Total</th></tr><tr><td>Cost of 8" unloading arm (with 3" Vapour recovery lines)</td><td>\$ 150,000</td><td>2</td><td>300,000 USD</td></tr><tr><td>Cost of ERC</td><td>\$ 70,000</td><td>2</td><td>140,000 USD</td></tr><tr><td>Cost of installation support</td><td>\$ 2,100</td><td>Common for all units</td><td>2,100 USD</td></tr></table>	Item	Unit Cost	No. of Units	Total	Cost of 8" unloading arm (with 3" Vapour recovery lines)	\$ 150,000	2	300,000 USD	Cost of ERC	\$ 70,000	2	140,000 USD	Cost of installation support	\$ 2,100	Common for all units	2,100 USD
Item	Unit Cost	No. of Units	Total															
Cost of 8" unloading arm (with 3" Vapour recovery lines)	\$ 150,000	2	300,000 USD															
Cost of ERC	\$ 70,000	2	140,000 USD															
Cost of installation support	\$ 2,100	Common for all units	2,100 USD															

		Cost of workshop and site training for the equipment	\$ 1,500		1,500 USD
		Total Cost in USD			\$ 443600
		Conversion Rate (18 th July 2010)			Rs.46.14 per USD
		Total Cost of unloading arms			Rs.20,467704
		<p>Presently, the SEZ benefits are not extended to the water area. However, considering that a permanent structure will be constructed which is extending from the SEZ land area, there is a scope for getting the SEZ benefits to this marine infrastructure as well. It is relevant to state that in the case of LNG terminal also, the SEZ benefits were extended to the marine structure. The BOT operator with the assistance of COPT can approach the concerned authorities for availing the benefits for this particular area. In view of this, the tax elements for which exemptions are admissible under SEZ are not taken in the cost estimation. Similarly for the main and the barge berth, the estimation is modified to reflect the tax benefits.</p>			
(ii).	(a). Explain how 2 hectares of land is determined for the purpose of storage tank facility envisaged in the revised proposal.	The area of 2 hectares shall include the area required for 4 nos. of storage tanks, safe distance to be maintained between the tanks, service roads, drainage and office space.			
	(b). Please furnish calculation to show that the 4 storage tanks proposed by the port are sufficient to store the optimal capacity of bunker fuel and other POL cargo assessed at 3.42 million tonnes per annum. If so, then where is the question of the port considering to allot additional land for storage tank in future.	<p>The storage capacity is estimated as following:</p> <p>Storage capacity = 37800 Tons Evacuation rate @ 500 Tons/hour and 19 hours/day = 9500 Tons/day</p> <p>TAMP guidelines prescribe a norm of 16(24*0.7) hours. However, in our calculation we have taken 19 hours in order to meet the optimal capacity of the main berth.</p> <p>Storage time = $37800/9500 = 4$ days Yearly turn around = 90 Storage capacity = $90*37800 = 3.4$ MMTA</p> <p>In addition, the unloading and loading operations shall be undertaken simultaneously. Hence, the storage capacity is adequate to handle optimal capacity.</p>			
	(c). If additional land for storage tank is envisaged to be allotted by the port in future as stated in the reply, then please explain what is the recourse available to the terminal operator to recover such additional cost of investment as the upfront tariff caps (to be) approved by the Authority are applicable for the entire project period subject to indexation as per clause 2.2. read with 2.8. of the upfront tariff guidelines 2008.	Allotment of additional land is not envisaged at this stage in view of our reply at (b) above.			

(iii).	The tax benefits for SEZ considered in the capital cost estimation may be shown item-wise.	<p>SEZ benefits have been considered for all the elements.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Project Component</th><th>SEZ Tax Benefit during construction phase</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Operational Buildings, main barge construction and barge jetty construction</td><td rowspan="11">No central taxes (excise, customs) considered for these elements</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Services – internal roads, water supply and drainage</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Pipelines - berth to exchange pit for diesel,</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Pipelines - exchange pit to barge jetty for diesel</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Pipelines of lube products</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Manifolds at Exchange pits</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>Pollution control, Illumination, utilities and common facilities</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>Pipelines from exchange pit to and from storage terminals</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>Storage Tanks</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>Fire protection for storage tanks</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>Marine loading equipment</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Project Component	SEZ Tax Benefit during construction phase	1.	Operational Buildings, main barge construction and barge jetty construction	No central taxes (excise, customs) considered for these elements	2.	Services – internal roads, water supply and drainage	3.	Pipelines - berth to exchange pit for diesel,	4.	Pipelines - exchange pit to barge jetty for diesel	5.	Pipelines of lube products	6.	Manifolds at Exchange pits	7.	Pollution control, Illumination, utilities and common facilities	8.	Pipelines from exchange pit to and from storage terminals	9.	Storage Tanks	10.	Fire protection for storage tanks	11.	Marine loading equipment
Sl. No.	Project Component	SEZ Tax Benefit during construction phase																										
1.	Operational Buildings, main barge construction and barge jetty construction	No central taxes (excise, customs) considered for these elements																										
2.	Services – internal roads, water supply and drainage																											
3.	Pipelines - berth to exchange pit for diesel,																											
4.	Pipelines - exchange pit to barge jetty for diesel																											
5.	Pipelines of lube products																											
6.	Manifolds at Exchange pits																											
7.	Pollution control, Illumination, utilities and common facilities																											
8.	Pipelines from exchange pit to and from storage terminals																											
9.	Storage Tanks																											
10.	Fire protection for storage tanks																											
11.	Marine loading equipment																											
(iv).	Power cost estimated by the COPT forms 28% of the total operating cost estimated for the main berth and 48% of the total operating cost estimated for barge berth. The major area considered by the COPT for estimating the power cost at the main berth and barge berth is water area i.e. 19 hectares and land accounts for only 0.5 hectares. As per the guidelines, the power consumption norm of 2.4 lakh unit per hectare is prescribed towards the general lighting. Lighting and illumination will generally be provided at the operational area. In the light of the above observation, the port is requested to clarify whether the entire 19 hectares of water area will be the operational area and also confirm whether the lighting facility is envisaged for the entire water area as considered by the port. If not, then the COPT may consider to make suitable modification in the estimation of the power cost.	The entire 19 hectares of water area shall not be the operational area. The power cost has been computed for 20% of the 19 hectares water area. This 20% shall be the operational area where vessels are berthed, pipelines and walkways where lighting is required to be provided.																										
(v).	<p>It is observed that the port has adopted the highest unit rate of power prescribed for High Tension (HT-IU) Commercial HT i.e. energy charge at Rs.3.70 per unit and fixed demand charge of Rs.350 per KVA/ month. The basis of adopting the Commercial HT tariff for estimating power cost for the multi user liquid terminal may be explained.</p> <p>The electricity bill of May 2010 furnished by the port shows that the unit rate of power at the COPT is Rs.4.78. In this context, justify the reasons for</p>	Reference is drawn to the layout of the port shown in the Page 15 of the feasibility report. The existing port is developed on a standalone island – Wellington Island and the electricity bill of May 2010 is applicable for the port development on this Island (which is a separate connection). Development of MULT is coming up on Puthuvypeen SEZ where the Port has not taken any electricity connection. There is a plan to set up a substation on Puthuvypeen SEZ and the associated distribution network (Please note that utility infrastructure is in the process of																										

	adopting higher unit rate of power at 6.17 in the upfront tariff determination.	being developed at this SEZ) – and they will be charged at the HT-IU – commercial rate as prescribed by KSEB. Hence the same is taken in the proposal.
(vi).	<p>The following general conditions may be incorporated in the proposed Scale of Rates:</p> <p><i>"The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator."</i></p> <p><i>"Storage charge on shall not accrue for the period when the operator is not in a position to deliver/load cargo when requested by the user."</i></p>	Point Noted and the same shall be included.
(vii).	<p>In the revised proposal, the port has estimated upfront fee for common user infrastructure at Rs.745 lakhs. Please indicate what are common user infrastructure facilities proposed to be offered and the basis of such valuation at Rs.745 lakhs. Also, explain the logic of allocating this cost to the main berth, barge berth and storage in the ratio of the direct capital cost i.e. 61.85%, 5.60% and 32.55% respectively.</p> <p>It may be noted that in the upfront tariff guidelines for liquid terminal, the norm prescribed for estimation of miscellaneous cost at 5% of civil cost and equipment cost covers upfront fee. Hence the deviation made from the guidelines for estimation of separate upfront fee for common user facilities in addition to miscellaneous cost may be justified by the port.</p>	<p>(a). Puthuvypeen area is an under developed area, and COPT has to provide supporting infrastructure like road connectivity, power and drainage etc. for the entire SEZ area. This cost to be incurred by COPT shall be shared by different co-developers in that area. The BOT operator for MULT shall be one of the co-developers, apart from IOCL, BPCL and Petronet LNG Limited (PLL). Since, these are the common infrastructure facilities which will benefit the BOT operator, a part of this cost shall be borne by the BOT operator, which is considered in the upfront tariff calculation. In the draft concession agreement, payment of Rs.7.45 crores for common infrastructure has been incorporated as a condition precedent.</p> <p>(b). Rationale for allocating this cost: Common user infrastructure includes external roads (to the project site) and associated utilities which are used by Main Berth, Barge Berth and the Storage Terminals. An allocation based on direct capital cost will ensure proportionate increase on account of the cost towards common user infrastructure, hence the same is adopted.</p> <p>(c). The payment envisaged from the BOT operator is towards the development of external roads and associated utilities at Puthuvypeen SEZ. It is not in the nature of "upfront fee" as contemplated in the TAMP guidelines. Consequently, the word "upfront fee" shall be replaced by "proportionate cost of common infrastructure (to be incurred by COPT)" in the revised proposal.</p> <p>(d). It is notable that the valuation of land for Puthuvypeen furnished by COPT in the land valuation report recently submitted to TAMP in the lease rental proposal, considers the base value of land in Vallarpadam and has been reduced by 20% in view of the fact that it is located afar from CBD and there is variation in the market value of land. The license fee is for the area allotted. The amount proposed to be</p>

		recovered is for the supporting infrastructure. Hence, both need to be considered in the upfront proposal. The relevant pages of the land valuation report are furnished.
(viii).	In the berth hire calculation for barge berth, considering the optimal capacity assessed at 3.42 million tonnes, and the average disposal rate at 8400 tonnes per day, it will take 406 days (as against the norms of 255.5 days = $365 \times 70\%$) to off load the optimal capacity. In terms of hours it will be 9762 hours as against 6132 hours considered by the COPT as per norms in the calculation. The berth hire calculation may be corrected in the light of the above observation.	The berth hire calculations have been revised in the revised proposal.
(ix).	The port has in page 8 of the revised proposal stated that the common capital cost items such as buildings, roads and water supply and drainage between the main berth, barge berth and storage tank in the ratio of the direct capital cost. Like wise, the common costs such as marine fixtures, foam based fire fighting, etc., between the main berth and the barge berth are allocated in the ratio of direct capital cost plus the allocated capital cost. The logic of adopting the capital cost as the base for allocating the common cost may be explained. Can these cost not be allocated on more appropriate basis reflecting the services/ facilities to be offered by these assets to each of the activities?	The use of common elements – like operation buildings, roads, water supply etc cannot be attributed to a single activity. Hence it was felt that it is fair to allocate it on the basis of direct capital cost to ensure that the increase in tariff on account of these elements will be proportionate across these activities. For elements like fire fighting system where the capital cost is predominantly due to one particular cargo, the same is allocated to that cargo. Everywhere else, the logic of direct capital cost is followed.
(x).	The port has stated that project structure originally envisaged has been modified as per the directions from the Ministry. A copy of the said direction from the Ministry may please be forwarded for our records.	In the project proposal originally submitted to Ministry for Public Private Participation Appraisal Committee (PPPAC) approval, the storage tanks were not included in the scope of the BOT operator. After discussion in Feb 2010 with PPP expert at the ministry, the Port was directed to resubmit the PPPAC memo, dropping/deleting the deviations from the Model Concession Agreement (MCA), and verbally directed to restructure the project by including the scope of storage requirement. The Project structure was accordingly modified. The copy of the communication from the Ministry in this regard is furnished.
(xi).	Please clarify whether from the operational functioning of the liquid terminal envisaged by the port, it is compulsory for all the bunker fuel and other fuel cargo to pass through the storage tank. If so, then recognising that the entire cargo will pass through the storage tank and that storage in tanks is only an intermediary facility before the cargo is loaded onto barges, please explain why this tariff cannot be a part of the handling charge? Incidentally, the upfront tariff guidelines for liquid terminal though requires the ports to estimate storage tank facility in the capital cost, it does not envisage prescription of storage charge separately for a liquid terminal. The COPT may please examine and clarify this point.	It is compulsory for all cargo to pass through the storage tank. In the proposal dated 30 th June, 2010, separate tariffs were proposed for each activity anticipating the involvement of different agencies in the operations. However, in view of the observations made by TAMP, recognizing that storage is not a separate stand alone operation, the entire calculation for revenue requirement has been merged with the handling activity. The handling at barge berth is also clubbed and a composite rate is proposed. Guidelines stipulate 95% of the revenue requirement to be apportioned towards handling charges and 5% towards miscellaneous charges. However, we do not envisage any miscellaneous charges.

		But to act as a deterrent, and to ensure that the cargo at the barge berth is also evacuated in coordination with the receipt at the main berth and to achieve the optimal capacity of 3.42 MMTPA of the main berth, it is essential to have a deterrent factor. In light of the above, it is prudent to prescribe charges for the storage of cargo beyond 3 days free period. 3 days is the average time required for a parcel size of 25000 tons to be discharged from the storage tank to the barge berth. Hence, it is proposed to allocate 5 % of the total revenue requirement towards the storage charges and 95% towards the handling charge. In the revised proposal, a composite handling rate is proposed for handling at main berth, storage for 3 days and handling at barge berth. Revised calculation is furnished.
(xii).	<u>Storage charge - newly proposed in the revised proposal:</u>	
	(a). The guidelines for liquid terminal envisages investment on storage tank under civil construction cost. As stated earlier, the guidelines, do not stipulate prescription of separate storage charge for a liquid terminal. The reasons for the deviation made from the guidelines by proposing a separate rate for storage activity based on separate cost calculation may be justified.	Same as Sl.No. (xi).
	(b). Explain how the capital cost relating to building, water supply and sewerage are relevant for storage activity.	Administration buildings, water supply and sewerage are required for managing the storage activity hence the cost is allocated.
	(c). No norms are available in the guidelines for determining the optimal capacity of storage tanks for a liquid terminal. The basis of considering the total storage capacity of tanks at 42000 kilolitres i.e. 10,500 kilolitres per tank may be explained. The relevance of applying 70% utilisation factor for determining the capacity of the storage tanks i.e. 37800 tonnes * 70% = 26460 tonnes/ day may also be explained.	Storage capacity of 37,800 i.e. 4 tanks of 10,500 kl each with 0.9 density factor is considered, to meet the optimal capacity assuming that cargo is discharged through barges @ 9500 tons/day. In the revised calculation furnished, the factor of 70% has not been considered.
	(d). Considering the storage charge of Rs.18.77 per tonne per day proposed by the COPT and the optimal capacity of the bunker fuel and POL cargo assessed at 3416723 tonnes and assuming cargo avails 1 day storage facility as per the COPT proposal, the revenue to be recovered from storage charge would be Rs.6.41 crores (i.e. 3416723 tonnes x Rs.18.77/ tonne x 1 day) as against the estimated revenue requirement of Rs.18.13 crores from this service. Please remove the inconsistency and show that the proposed storage charge can adequately cover the revenue requirement estimated from this service.	The storage charges are revised as explained in 12(a) above. It is crucial that the storage facility is optimally utilized and the cargo stored is evacuated at the rate of 9500 tons/day so as to achieve the optimal capacity of the terminal. It is therefore, proposed to prescribe a separate storage rate to act as a deterrent for overstay of cargo beyond the free period of 3 days required for evacuation of cargo from the day following the date of last cargo discharged from the vessel. The revised calculation is furnished.
	(e). The basis of adopting average disposal rate of bunker fuel to the barges at 8400 tonnes/	The same has been modified to 9500 Tons/day by assuming a loading rate of 500 tonnes/hour

	day at the barge loading berth may be explained.	(based on feasibility report given by IPA page 142 – discharge from barge loading berth at 500 tonnes per hour) and assuming 19 hr operations in a day. Kindly refer our comment at ii(b).
	(f). Considering the average disposal rate of 8400 tonnes / day at the barge loading berth and number of hours at 6132 as considered by the COPT in the berth hire calculation (converted into days i.e. 255.5 days), the total quantum of bunker fuel that can be offloaded onto the barges will be 2.146 million tonnes (8400 tonnes / day * 255.5 days) as against the optimal capacity of this cargo assessed at 3.416 million tonnes. There is, therefore, some inconsistency in the calculation which may please be corrected.	The average disposal rate has been modified to 9500 Tons/day. Accordingly, the modified berth hire calculations are modified.
	(g). Number of barges assumed to be berthed simultaneously at the barge loading berth for loading bunker fuel cargo may be indicated. Please show how they are factored in the calculation of storage charge and berth hire charge also.	Only one barge is envisaged at one time at the Barge Loading Berth. The calculation of GRT hours is shown as following: GRT of the barge – 1300 Number of barges required to deliver optimal capacity = 2441 (3.41 MMT/1400 Tons per barge) Hours required for loading each barge – 1400/500 = 2.8 hours Total GRT hours - 2.8*1300*2441 = 8883480 Above GRT hours have been used to estimate berth hire charges.
	(h). Based on the average loading rate onto barge assumed by the port at 8400 tonnes/ day, it will take 4.5 days to evacuate 37800 tonnes of cargo stored in the tank at a particular time. Even if for the time being storage capacity of tanks is considered at 26460 tonnes as factored by the COPT, it will take 3.15 days to evacuate the said cargo. The proposed storage charge of Rs.18.77 tonnes/ per day does not recognise the average number of days the liquid cargo is likely to attract storage charge beyond the free period. The unit rate may be modified in the light of our observation giving the impact of the time factor.	The storage rate has been modified.
	(i). Since the cargo proposed to be handled is multi user, clarify the mechanism envisaged to differentiate the liquid cargo of same category belonging to different users for the purpose of levy of storage charge.	The concessionaire shall store the liquid cargo of different users in different tanks and meter the inflow and outflow from each tank, to ascertain the storage charges accrued to each user.
	(j). Storage charge is leviable after a prescribed free period which is evident from the upfront tariff guidelines prescribed for other cargo terminals. In this context, the port may propose suitable free period for liquid cargo beyond which storage charge is leviable. The general conditions relating to commencement of free period days, days excluded in the computation of free period may be incorporated, if storage charge is to be prescribed separately.	Since the capital cost of storage activity is now considered as a part of the composite handling rate, a free period of 3 days is prescribed. Free period shall commence from the day following the date of last cargo discharged from the vessel.
(xiii).	Additional clarification on maintenance dredging furnished by the port.	The MULT has a berth basin similar to the Cochin Oil Terminal. The basin area for COT is about 22.5 Ha and the maintenance dredging

		<p>quantity is 0.674 million cu.m. The maintenance dredging cost for the last two years for the (@ Rs.52.5/cu.m) and Rs.3.94 crores (Rs.58.5/cu.m) respectively.</p> <p>In the case of MULT the maintenance dredging quantity is 0.42 million cu.m. since the area of the basin is less. A rate of Rs.60/- cu.m has been adopted for estimation and the cost worked out to Rs.2.52 crores seems reasonable.</p>
--	--	---

10. Subsequent to furnishing the replies to the queries raised, the COPT has vide email dated 13 August 2010 and 18 August 2010 furnished a revised cost statement. The main modifications done by the COPT in its revised cost statements dated 13 August 2010 with reference to the earlier revised proposal dated 30 June 2010 is summarised below:

- (i). (a). The tax benefits for SEZ is factored in the cost estimation of the marine loading equipment which was not considered earlier.
- (b). The exchange rate for conversion of dollar into rupee is updated to the prevailing rate i.e. 1 US \$ = Rs.46.70 (ET dated 12.08.2010).
- (c). In view of the above modifications, the project capital cost in the final revised proposal is estimated at Rs.17296.55 lakhs as against Rs.17341.52 lakhs estimated in its earlier revised proposal.
- (ii). (a). The common capital cost for roads, operational buildings, pollution control facilities and the proportionate share of expenditure payable to COPT for common infrastructure, etc. were earlier apportioned for each activities viz. main berth, barge berth, storage and the cost allocated to main berth was apportioned between LPG and bunker fuel in the share of berth days i.e. 55.72% for bunker fuel and 44.28% for LPG. In the revised calculation, the total of such common costs are allocated between the bunker fuel / other POL cargo and the LPG in the ratio of share of berth days resulting in increase in the capital cost for LPG cargo.
- (b). In the capital cost estimation for berthing services, the capital cost of marine fixtures Rs.10.87 lakhs earlier allocated to barge berth has now been shifted to main berth and reasons therefor are not explained.
- (iii). (a). The power cost is estimated for 20% of the 19 hectares of water area stated to be the operational area.

The power cost thus estimated is for total 6.3 hectares constituting of land area 2.5 hectares and 20% of the total water area i.e. 3.8 hectares adopting the unit rate of 6.17. The power consumption of 2.4 lakh units per hectare is considered as per the norm prescribed in the guidelines. The total power cost is allocated between the two cargo groups in the share of berth days.
- (b). License fee is also estimated for the total area and then allocated between the two cargo groups in the share of berth days.
- (iv). The port has vide email dated 18 August 2010 confirmed that the average size of the barge at 1300 GRT and the parcel size of the barge 1400 tones considered in the calculation of berth hire for barge berth are based on the Feasibility Report of this Project submitted by IPA (Page No.143, 144 & 145 of Feasibility Report) and hence it is in order.

- (v). The revised capital cost and revenue requirement estimated by the COPT vis-à-vis its proposal dated 30 June 2010 is tabulated below:

(Rs. in lakhs)

(RS. in lakhs)

	COPT proposal dated 30 June 2010			Revised calculation of COPT dated 13 August 2010	
	Main berth		Barge berth	Bunker fuel/ other POL cargo	LPG
	Bunker fuel/ other POL cargo	LPG			
(i). Capital Cost					
(a). Handling activity	1703.59	2278.61	182.36	7115.88	2475.12
(b). Berth service	6909.99		795.56	Main berth 6920.86	Barge berth 784.70
(c). Storage	5471.41	-	-	Capital cost for handling includes storage related cost and barge activity cost	
Total	17341.52			17296.55	
(ii). Revenue Requirement					
(a). Handling activity					
- Operating cost	453.76	469.11	124.56	705.18	470.63
- 16% ROCE	272.57	364.58	29.18	1138.54	396.02
Total	726.34	833.69	153.73	1843.72	866.65
(b). Storage charge				Storage and handling at barge berth form part of composite handling activity	
- Operating cost	937.84	-	-		
- 16% ROCE	875.43	-	-		
Total	1813.26	-	-		
(c). Berth hire	Main berth		Barge berth	Main berth	Barge berth
- Operating cost	592.84		47.54	593.42	46.96
- 16% ROCE	1105.60		127.29	1107.34	125.55
Total	1698.44		174.84	1700.76	172.52

- (vi). (a). In the earlier revised proposal of 30 June 2010, the COPT had proposed separate tariff for each activities viz. handling of bunker fuel and POL cargo at main berth, storage charge and handling at barge berth. In the revised proposal, the COPT has proposed a single composite rate for handling bunker fuel and other POL cargo at main berth, transfer to storage tank through pipelines, storing the cargo with allowance for 3 days free period, transfer to barge berth through pipelines and loading it onto the barge berth.
- (b). The upfront tariff proposed by the COPT as per the final revised calculation is given below:

➤ Berth hire charges:

Classification	Foreign-going vessel	Coastal vessel
Main Berth	Rs.1.42 per GRT per hour	Rs.0.85 per GRT per hour
Barge Berth	-	Rs.1.94 per GRT per hour

➤ Composite handling charges:

Handling charges	Rs. per ton
(i). Bunker Fuel and other POL Cargo for both Foreign going vessels and Coastal vessels	53.96
(ii). LPG - Foreign going vessels	161.20
(iii). LPG - Coastal vessels	96.72

NOTES:

Composite handling charges covers the following:

1. Bunker fuel: Bunker fuel unloaded at main berth from the vessel, transporting through pipe lines to storage tanks through exchange pit, storing the fuel for 3 days in the storage tanks, thereafter transported to barge berth through pipe lines and through exchange pit and loaded to the barges.
2. LPG: It includes wharfage, unloading facility provided and other ancillaries services

➤ Storage charges:

Rs. per tonne / day

- | | | |
|-------|--|--------|
| (i). | Free period | 3 days |
| (ii). | Storage charge: | |
| | (a). First 2 days after free period | 5.40 |
| | (b). 3 rd day - 4 th day | 8.09 |
| | (c). 5 th day onwards | 10.79 |
- (c). The port proposed to delete the note (4) proposed earlier about levy of additional berth hire for keeping adjacent berth vacant on the grounds that at the main berth only one vessel can be accommodated at a time and hence there will not be a scope for accepting the users request for adjacent berth to be kept vacant.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of Cochin Port Trust (COPT) in reference is to fix upfront tariff for a multi-user liquid terminal berth to be developed at Puthuvypeen on Public Private Participation (PPP) basis for handling Bunker fuel, other POL cargo and LPG. As per clause 2.2. of the upfront tariff guidelines of 2008, the tariff caps to be prescribed now shall apply to all the projects to be bid out for handling identical cargo viz. Bunker fuel/ other POL cargo and LPG at Cochin Port Trust during the next 5 years.
- (ii). (a). As brought out in the earlier part of this Order, the COPT has revised its initial proposal twice. The original proposal filed by the COPT did not envisage the BOT operator to provide the storage facility at the multi-user liquid terminal. Some of the prospective bidders like M/s.IMC, Chennai and Punj Lloyd Ltd. - Consortium raised a concern that storage tank

facility is not made an integral part of the facility. The upfront tariff guidelines for liquid terminal include provision of storage tanks. The port was, therefore, advised to explain the reasons for deviation from the guidelines and to clarify the evacuation facility envisaged for liquid terminal. The port has reported that this deviation from the guidelines was also verbally pointed out in a discussion with the Ministry of Shipping when the port was advised to restructure its proposal to include storage tank facility and hence the scope of the project has been modified in the revised proposal dated 30 June 2010, a good 4 months after the joint hearing in this case was held. The COPT has proposed to allot 2 hectares of land for development of storage tank and has also proposed separate storage charge in the said revised proposal.

- (b). It is notable that the tariff guidelines of 2008 does not envisage prescription of storage charge based on stand alone costing for the storage facilities. The capital cost related to storage facility form part of the capital cost of the cargo handling activity. The guidelines for all types of terminals envisage determination of annual revenue requirement for cargo handling activity based on the relevant capital and operating costs and apportion the revenue requirement in the range of 90% to 98% for determining the handling rate and to apportion the balance to derive the rate for storage charge and miscellaneous services.
- (c). The revised proposal dated 30 June 2010 does not reflect the position explained above, though the port claimed that the entire Bunker fuel / POL cargo would essentially pass through the tank farms. One being pointed out the guidelines position, the COPT modified its proposal vide its letter dated 13 August 2010. In the final revised proposal, port has proposed a composite handling rate for bunker fuel and POL cargo instead of separate rate proposed earlier for individual services on a stand alone calculation. While doing so, separate storage charge is proposed apportioning 5% of the estimated annual revenue requirement instead of the rate derived on stand alone costing earlier.
- (iii). The COPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.
- (iv). Optimal Capacity:

The optimal capacity of the main berth is calculated at 4095542 tonnes of which 3416723 tonnes pertain to Bunker fuel and other POL cargo and 678819 tonnes of LPG. The optimal capacity of the barge loading berth is pegged at the optimal capacity for handling bunker fuel and other POL cargo at the main berth i.e. 3416723 tonnes as explained hereunder:

- (a). The share of bunker fuel / other POL cargo and LPG is estimated at 83.43% and 16.57% reportedly based on the traffic expected to be handled in the year 2023-24. For determining the optimal capacity, the share of the two cargo groups is converted in terms of berth days reckoning the handling rate of each type of cargo groups and is considered at 55.7196% for bunker fuel and other POL cargo and 44.2804% for LPG. The port has not separately given the share of other POL cargo on the ground that it would be negligible. This has been endorsed by some of the prospective bidders / users. In any case, this factor may not have any impact on the final outcome as the handling rate of POL is the same as that of bunker fuel. The share of cargo capacity considered by the COPT is relied upon in this analysis.

- (b). The handling rate for bunker fuel / other POL cargo is considered at 24,000 tonnes per day and the handling rate for LPG at 6,000 tonnes per day as per the norms for handling rate prescribed in the upfront tariff guidelines.

The Indian Oil Corporation Limited (IOCL) has requested to consider a higher handling rate of 520 tonnes per hour for LPG cargo considering the advance technology available and recognising the cargo mix of butane and propane at 80:20.

Dismissing the claim made by IOCL, the COPT has insisted that handling norms as prescribed in the guidelines should only be considered. The argument of COPT is that the investment in higher technology should be commensurate with the traffic and the IOCL who will be the sole user of LPG facility has neither committed any minimum traffic guarantee nor has it guaranteed the cargo-mix of butane and propane at the level of 80:20. Traffic projection for Bunker fuel considered even after about 20 year will be lower than the capacity determined as per the norms. Therefore, increasing the LPG handling rate will only artificially reduce the cost to be shared by IOCL. Another notable point is that the capacity of storage tanks and the evacuation facility assessed at barge berth which itself is after improving the utilisation factor cannot match the increased capacity of Bunker Fuel / POL cargo by the IOCL.

The demand of IOCL is to improve upon the norms prescribed in the guidelines. However, in the absence of demand more than 0.6 million tonnes, which is projected by the COPT, the suggestion of the port to determine optimal capacity as per norms is considered.

- (c). M/s.Bharat Petroleum Corporation Limited have pointed out the time required for the terminal to achieve the capacity and have requested to consider capacity utilisation at lower levels in the initial year and increase it gradually. M/s.IOT Infrastructure & Energy Services Limited have also echoed the same concern.

It has to be recognised that upfront tariff is to be fixed based on the optimal capacity irrespective of traffic likely to be handled. As required by the guidelines, the upfront tariff fixation exercise will recognise only the optimal capacity of the terminal determined based on the given formula. It is for the concerned bidders to assess volume build up while formulating their financial bid.

- (d). The proposal envisages unloading of bunker fuel and POL cargo at the main berth, transfer through pipelines to storage tanks and then loading onto barges. The guidelines of 2008 do not prescribe any handling norms for loading liquid cargo onto barges. Since the entire bunker fuel / POL cargo to be unloaded at the main berth capacity level of 3.42 Million Tonnes (MT) per annum will be evacuated through barges, the optimal capacity of barge berth is also taken at 3.42 MT per annum. The unloading rate of bunker fuel / other POL cargo is considered at 500 tonnes / hour based on the feasibility report which is relied upon in the absence of any separate norm available for loading cargo onto barges.

At the unloading rate adopted by the COPT and adhering to the 70% utilisation factor prescribed in the guidelines, the optimal capacity of barge berth would be 3.06 Million Tonnes (MT) per annum i.e. $(500 * 24 \text{ hours} * 365 * 70\%)$. Citing that evacuation at the barge berth is crucial for achieving the productivity and the optimal capacity determined for the main berth, the COPT has proposed the capacity of the barge berth at 3.42 MT per annum by improving the utilisation factor prescribed in the

guidelines so as to avoid mismatch between the optimal capacity of the main berth and barge berth. For the reasons cited by the port and also recognising that the entire Bunker and POL cargo handled at the main berth has to necessarily avail the evacuation facility at the barge berth, the optimal capacity of the barge berth assessed by the COPT at 3.42 MT is accepted.

(v). Capital Cost:

- (a). In the first revised proposal dated 30 June 2010, the common capital cost on roads, pipelines, buildings, water supply, proportionate share payable to the port for common infrastructure, etc., were allocated to each activities i.e. main berth, barge berth and storage and the cost of main berth were distributed between bunker fuel cargo / other POL cargo and LPG based on the share of berth days of the respective cargo group. While proposing composite rate for bunker fuel/ POL cargo in the subsequent proposal of August 2010, the port has allocated the entire common capital cost only between the two cargo groups in the share of berth days. The license fee and power cost is also estimated on totality and allocated between the two cargo items in the share of berth days. The revised method of allocation adopted by COPT is found to cast a disproportionate burden on LPG cargo as it does not follow the broad location specific allocation and then to apportion between cargo.

Since the proposal does not envisage LPG cargo to use the storage facility and barge berth which are created for handling bunker fuel/ other POL cargo, it is unreasonable to burden the LPG traffic with the common capital and the operating cost of the storage facility and barge berth. With a view to ensure correct allocation of common capital and operating cost, the basis adopted for capital cost allocation followed in the first revised proposal dated 30 June 2010 is relied upon alongwith the information / clarifications furnished during the processing of this case subject to the modifications made as explained in the subsequent paragraphs.

- (b). The objection raised by the IOCL on the allocation of foam based fire fighting to LPG has been addressed by the port in the revised proposal and the cost is directly allocated to bunker fuel and POL cargo. With reference to the another point made by the IOCL that fire fighting system other than foam based should also be apportioned to both the cargo groups, the COPT has clarified that LPG cargo is categorised as Class I product – extremely flammable whereas the bunker fuel in Class III classified as combustible. The fire protection has to be designed to comply the requirement of Oil Industry Safety Directorate (OISD) under the Ministry of Petroleum and Natural Gas. The OISD standards are stringent for LPG which would drive the major cost for the fire fighting system and hence it would be unfair to allocate this cost to bunker fuel. The other points made by the IOCL on allocation of other common capital cost on pipelines, buildings, water supply etc., has been addressed by the COPT. The allocation of capital cost adopted by the COPT in its letter dated 30 June 2010 is relied upon and considered. However, the capital cost allocated for each of the locational activities of handling cargo at main berth, storing at tanks, loading onto barges on stand alone basis are taken together. The capital cost of marine loading equipment is updated as per the revised estimates furnished by the port in its letter dated 13 August 2010 reckoning the tax benefit for this item and updated exchange rate. The capital cost for LPG cargo is considered as estimated by the COPT in its letter dated 30 June 2010.
- (c). The liquid terminal to be developed is reported to be in the Special Economic Zone (SEZ) in Puthuvypeen and the concerned BOT operator

will be reportedly inducted as a co-developer of the SEZ. The tax benefits available to the developers of SEZ are reportedly considered in the estimation of capital cost. When a clarification was sought on the tax benefit considered in the estimated capital cost of the marine loading / unloading equipment, the port has submitted that the SEZ area is not extended to the water area and tax exemption on this equipment was not considered in the original as well as in the revised proposal of 30 June 2010. However, considering that the jetty where the loading equipment would be installed would be an extension from the land area demarcated as SEZ, the port has reviewed its earlier stand. It has relied upon the approval granted to the adjacent LNG terminal where the SEZ benefits were extended for the marine infrastructure. The port has, therefore, submitted that the BOT operator can apply for extension of SEZ benefits to the marine infrastructure to be developed. Consequently, the effect of taxation is excluded from the capital cost estimate of marine loaders/unloaders. Since the operator of the multi user liquid terminal will be a co-developer of the SEZ and the marine infrastructure is an approved service in the SEZ, as evident from the approval granted to the adjacent terminal, the submissions of COPT are relied upon.

- (d). The capital estimates include Rs.7.45 crores payable to the COPT for common infrastructure facilities to be developed by the port which was earlier termed as upfront payment. In the upfront tariff guidelines for liquid terminal, the estimation of miscellaneous capital cost at 5% of civil cost and equipment cost covers upfront fee apart from other items.

It is relevant to mention that in the upfront tariff fixed for coal handling at General Cargo Berth and multipurpose cargo handling terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT), upfront payment to be made by the operator to VPT for the partly constructed berth handed over by the port to the operator was allowed on the logic that otherwise the operator would have incurred the cost for construction. In the instant case, the estimate of Rs.7.45 crores included in the capital cost is towards for the common infrastructure to be developed by the port which would be outside the area earmarked for the terminal.

The port has clarified that the payment is not in the nature of upfront fee contemplated in the guidelines. The BOT operator for the liquid terminal will be one of the co-developers of the SEZ, apart from IOCL, BPCL and Petronet LNG Limited (PLL). The cost to be incurred by the port for providing supporting general infrastructure like road connectivity, power, and drainage for the entire SEZ area need to be shared by the co-developers. The port has further submitted that the concession agreement to be signed will include the payment of Rs.7.45 crores by the BOT operator to COPT for development of common infrastructure in the SEZ area as a condition precedent.

It is understood from the COPT that the SEZ area may be allotted to different Export Oriented Units. It is not made clear by the port whether any financial benefit other than SEZ tax benefit is likely to accrue to the BOT operator in future being the co-developer. Based on the submissions/ clarification furnished by the port for recognising the proportionate share of expense, i.e. Rs.7.45 crores payable by the liquid terminal, this item which is included under the head building, water supply and sewage is considered as the part of capital estimates subject to the condition that if in future any other financial benefit accrues to the operator as the co-developer of the SEZ area, then the position should be reported by the COPT and the BOT operator and in that event, the tariff approved now will be reset maintaining the annual revenue requirement estimated in this exercise.

- (e). The break up of capital cost estimated for the multi-user liquid terminal is explained hereunder:

➤ Handling Activity:

(i). Civil Construction Cost:

The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for liquid terminal and require the port to estimate civil cost. The items considered under civil works adhere to the normative list of items stipulated in the guidelines. The guidelines stipulate that the civil cost will be as estimated by the concerned port trust. The estimates of civil cost as estimated by COPT are considered in this analysis.

(ii). Equipment cost:

The items considered by the COPT for estimating the equipment cost adhere to the broad list of equipments prescribed in the guidelines for liquid terminal. The port has proposed two unloading arm at the main berth for handling bunker fuel/ POL cargo. For LPG, unloading arm is proposed to be deployed by the IOCL and hence not included in the capital cost estimation.

(iii). Miscellaneous Cost:

The miscellaneous capital cost is considered at 5% of the aggregate of the civil and equipment cost as per the norms prescribed in the guidelines.

➤ Berthing activity:

As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth hire services shall include cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The capital cost estimated by the COPT for berthing activity reportedly includes cost of construction of the jetties as well as cost of capital dredging along side the berth. The total capital cost estimated for berthing service including capital dredging is Rs.6909.99 lakhs for main berth and Rs.795.56 lakhs.

- (f). M/s.IMC Limited have observed that the storage capacity of 42,000 KL comprising four tanks may not be adequate for achieving the optimal capacity of bunker fuel and other POL cargo. The COPT has furnished an analysis to show the adequacy of storage capacity duly taking into account the loading capacity of the barge berth.
- (g). M/s.IOT Infrastructure & Energy Services Limited are of the view that the capital cost estimated by the COPT is under valued as the project estimates have been done in 2008 when prices of all commodities like steel, cement, etc. were very low. The Cochin Port Trust has confirmed that at the instance of some of the prospective bidders and based on the advice rendered by this Authority, it has reviewed all cost elements and revised the estimates based on recent budgetary offers, so as to reflect current market prices. Despite specific request, the COPT has, however, not furnished supporting documents / rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to cost of berth, the unit rate adopted for civil work. The port has confirmed that the departmental rates for recently tendered works in COPT have been adopted for estimating the civil works in its revised proposal. For pipelines, the COPT has

furnished the working but it is not supported by any budgetary quotations. The estimation of marine loading and storage tanks is based on budgetary rates recently obtained from the suppliers and has been substantiated with documentary evidence. The exchange rate applied by the COPT for conversion of budgetary quotations in foreign currency is 1 US\$ = Rs.46.70 which matches with the rate prevailing at the time of analysis of this case. The civil and equipment cost estimates prepared by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, and engineering / supervision charge. Service tax is considered on the dredging cost. The port has confirmed that the tax benefits for SEZ has been recognised in the estimation of the capital cost. The capital cost estimates furnished by the COPT are relied upon and considered in this analysis.

- (h). The total capital cost is estimated at Rs.172965 lakhs. Of the total capital cost, Rs.158 lakhs is for cargo handling facility which is apportioned at Rs.7312.39 lakhs for Bunker fuel/ POL handling and Rs.2278.61 lakhs for LPG. Rs.6909.99 lakhs is for berthing facility at the main berth and Rs.795.56 lakhs is for the barge berth.
- (i). Return on Capital Employed is calculated at 16% of the total capital cost for the respective activities. For the handling activity, the ROCE works out to Rs.1169.98 lakhs for Bunker fuel/ POL cargo, Rs.364.58 lakhs for handling LPG. The ROCE for berth hire service is Rs.1105.60 lakhs for main berth and Rs.127.29 lakhs for barge berth.

(vi). Operating Cost:

- (a). The port had initially estimated the power cost for the entire water area of 19 hectares and the land area of 2.5 hectares proposed to be allotted i.e. 21.5 hectares. As per the guidelines, the power consumption norm of 2.4 lakh unit per hectare is prescribed towards the general lighting and illumination which will generally be provided at the operational area. On being pointed out, it has subsequently revisited its proposal and scaled down the estimated power cost with reference to water area. In the final revised working, port has considered 20% of the water area i.e. 3.8 hectares would be the operational area for which power cost is estimated following the consumption norm prescribed in the guidelines. The total power cost estimated for 2.5 hectares of land area and 20% of the water area i.e. 3.8 hectares has been proposed to be allocated between the two cargo groups in the share of berth days.

The revised allocation of power cost made by COPT between the two cargo groups in the final revised proposal is found to cast a disproportionate burden on LPG cargo by not resorting to broad location specific allocation and then to apportion between cargo. For reasons stated earlier, the method of allocation followed by the port in its earlier proposal dated 30 June 2010 is relied upon and the revised area to be illuminated is taken into account.

The unit rate of power considered by the port for estimating the power cost is Rs.6.17 which is reportedly the HT-IU – commercial rate prescribed by Kerala State Electricity Board (KSEB) is relied upon. It is relevant to state that for another private container terminal operating in the COPT, i.e. India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) which is not in the same SEZ area, the estimated power cost reported was Rs.6.87 for the year 2009-10.

- (b). The repairs and maintenance cost are estimated at 1% on the civil assets and 2% on the mechanical and electrical equipment, insurance cost and

other expenses are estimated at 1% each of the gross fixed assets as per the norms prescribed in the guidelines.

- (c). Deprecation on tankages, pipelines and power and lighting is computed @ 13.91%, 10.34% for marine loading / unloading equipment and fire fighting equipment and 3.34% for building, water supply and sewage, etc., which is found to be as per the depreciation rates prescribed in the Companies Act for the relevant group of assets and hence is accepted.

The depreciation rate adopted by the COPT on road is 1.63%. The Companies Act prescribes depreciation rate of 1.63% for Building other than factory building. Depreciation Schedule in the Companies Act do not indicate a separate rate for road. In the upfront tariff at other major ports like the Visakhapatnam Port Trust, Paradip Port Trust, Mormugao Port Trust, etc., depreciation on road has been estimated at 3.34% for all kinds of civil works including road, on the analogy that the investment on roads needs to be written off in 30 years, which is the concession period. That being so, in our calculation, the depreciation on road is computed at 3.34%.

The port has omitted to compute depreciation on the capital cost of Rs.4158 lakhs on storage tank. In our calculation, this has been considered.

- (d). The lease rental is estimated on the land area of 2.5 hectares and on the 19 hectares of the water area. The COPT in the revised proposal has adopted the rate at Rs.29,65,482/- per hectare per annum for SEZ area at Puthuvypen as per the lease rental approved by this Authority in Order No.TAMP/33/2007-COPT dated 4 May 2010.

License fee on the water area is estimated at $1/3^{\text{rd}}$ of the rate prescribed for the adjacent land. The lease rent prescribed in the Scale of Rates is applicable for the port lands and not for water area. When the port was advised to substantiate the deviation with reference to the Government policy or any other guidelines on the subject, the port has admitted that it is not based on Government policy or other guidelines but is a convention followed by the port. The port has justified that lower lease rent is collected on water area as only the bed of back waters is made available by the port and the activities like reclamation of the land, construction of berth / jetty etc. are done by the users and this approach has been followed for such allotments done to Cochin Shipyard, Kerala Fine Arts Society and Lakshwadeep Administration.

Whilst the Government guidelines stipulate principles for determining the lease rental of Major Port Trusts, it is not explicit about the rate to be adopted for water area is licenced for use of any private party. There is no uniformity in application amongst different Major Port Trusts on the license fee / lease rent on the water area licensed by the port.

The matter has been referred to the Ministry of Shipping vide our letter dated 9 June 2010 to evolve necessary guidelines / principles for determination of rates on water area for common application at all the Major Port Trusts. The response of the Government is not received till finalization of this case. In the absence of any clear cut guidelines available in this regard at this juncture, the methodology followed by COPT for estimating the lease rental on water area is allowed.

The allocation of license fee between the two cargo groups is, however, retained as per its earlier proposal dated 30 June 2010 for reasons cited earlier.

- (vii). (a). The guidelines require the operating cost for the berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.
- (b). Maintenance cost of berth is to be estimated at 1% on the capital cost of berth construction and the cost of dredging along side the berth. Based on the norms prescribed, the maintenance cost on the dredging should be Rs.14.07 lakhs for main berth and Rs.0.47 lakhs for barge berth. As against this, the COPT has estimated the maintenance dredging cost at Rs.252 lakhs for main berth and Rs.6.00 lakhs for barge berth. Pointing out high siltation rate at its waters, the port has submitted that the basin at the proposed liquid terminal is comparable to the basin of Cochin Oil Terminal (COT). From the actual maintenance dredging cost incurred by the port for the COT basin at the level Rs.3.54 crores and Rs.3.94 crores respectively in the last two years 2008-09 and 2009-10, it is felt that the estimation of maintenance dredging cost for the liquid terminal as per the norms may not suffice. The port has estimated 0.42 million cubic metre of silt will have to be dredged annually at the liquid terminal as against 0.674 million cu.m. of siltation dredged at COT basin since the area of the basin at the proposed liquid terminal is comparatively less. For barge berth, the COPT has estimated 10,000 cubic metre to be dredged by the BOT operator.

It has to be recognised that in the instant case, apart from dredging along side the berth, the BOT operator has to incur capital dredging for the exclusive channel to the jetty branching from the main channel and also incur maintenance dredging thereon. The port has stated that the Concession Agreement will provide a clause requiring the Concessionaire to maintain a minimum draft of 12 mtrs.

Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines.

In view of clarification furnished by the port, this Authority accepts the estimated maintenance dredging cost.

The unit rate of maintenance dredging considered by the COPT is Rs.60/ cubic metre reportedly based on the actual unit cost of Rs.52.5/cu.m and Rs.58.5/cu.m. incurred by the port in the last two years. Since the estimates furnished by the port are reportedly based on the actuals, they are relied upon.

- (c). The COPT has considered insurance @ 1% on the berth cost and depreciation @ 3.34% on the aggregate capital cost relating to the berthing activity. Maintenance cost is estimated at 1% only on the construction of berth cost and maintenance dredging cost is estimated separately based on the siltation level assessed for the proposed terminal.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of asset will depreciate due to wear and tear also cannot be denied. While fixing upfront berth hire this position was recognized and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the Annual Revenue Requirement from berthing service with reference to upfront tariff fixation of other Major Port Trusts.

It is brought out here that the insurance cost considered by the port in upfront tariff fixation of berth hire of various terminals is 1% on the total

berth hire activity which has been allowed by this Authority. In the instant case the insurance and maintenance cost has been estimated at 1% only on the berth construction cost as the maintenance dredging cost is estimated separately based on actuals. In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% on the berth cost, depreciation @ 3.34% on the total capital cost for berthing activity are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service..

In this context, it is noteworthy that clause 3.6. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation while computing the upfront tariff cap for which norms are not explicit in the guidelines.

- (viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the COPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.

- (a). The total annual revenue requirement from cargo handling service for bunker fuel and POL cargo works out to Rs.2535.06 lakhs which is an aggregate of 16% Return on the modified capital cost estimated at Rs.1169.98 lakhs and modified operating cost of Rs.1365.08 lakhs.

The total revenue requirement from cargo handling service of LPG at the main berth works out to Rs.755.57 lakhs which is an aggregate of 16% Return on capital cost estimated at Rs.364.58 lakhs and modified operating cost of Rs.390.99 lakhs.

- (b). The guidelines require 95% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge and 5% each towards miscellaneous charge.

The COPT has proposed to apportion 95% of the total handling revenue requirement estimated from Bunker fuel and POL cargo towards composite handling rate as per the norms prescribed in the guidelines. The port does not envisage any miscellaneous charge. Citing that it is crucial to optimally utilise the storage tanks and to ensure that the cargo evacuation at the barge berth is in a coordinated manner with the receipts at the main berth to achieve the optimal capacity, the port has insisted on prescribing separate storage charge to act as a deterrent factor by apportioning 5% of the estimated annual revenue requirement for this purpose. The port's proposal to prescribe separate storage charge within the over all estimated revenue requirement merits consideration as the rate is proposed to mainly act as a deterrent from overstay of cargo in the tanks which may adversely affect the optimal capacity level envisaged at the main berth.

For LPG, the entire revenue requirement is to be recovered from the composite handling charge as cargo will be directly transferred from the main by the unloading arms installed by the IOCL to the their storage tanks located outside the liquid terminal.

- (c). As per the Government policy, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels which should not exceed 60% of the normal cargo / vessel related charges.

Bunker fuel/ POL cargo are not eligible for coastal concession in the handling charge and hence not considered by the port. Based on the optimal capacity for bunker fuel/ POL cargo assessed at 3.42 MTPA, the

composite handling rate to meet the estimated revenue requirement of Rs.2408.31 lakhs from cargo handling service will be Rs.70.49 per tonne as against Rs.53.96 per tonne proposed by the port. The upfront rate proposed by the port seems to be lower than the rate approved which is mainly due to the omission made by the port to consider depreciation on storage tank in its calculation.

For LPG, the port has considered 52% of the optimal capacity i.e. 352986 tonnes per annum would be coastal and has considered the impact of coastal concession.

Based on the optimal capacity of LPG assessed at 0.68 MTPA, the composite handling rate to meet the modified revenue requirement estimated at Rs.755.57 lakhs is Rs.140.54 per tonne for foreign and Rs.84.32 per tonne for coastal as against Rs.161.20 per tonne for foreign and Rs.96.72 per tonne for coastal proposed by the port.

- (d). The port has proposed three days free period for storage of liquid cargo in the storage tanks based on the average time required to evacuate through barges the cargo received from a vessel of parcel size 25000 tonnes, at the proposed loading rate in the barge jetty.

The COPT has assumed 25% of the optimal capacity assessed for bunker fuel/ POL cargo i.e. 0.85 million tonnes will attract storage charge after 3 days free period. The basis for considering 25% is, however, not explained by the port.

For determining the storage rate for the first two days after the free period, the port has assumed that the cargo will remain on an average for two days. The rate for the subsequent slabs are proposed 1.5 and 2 times the rate determined for the first slab. Accordingly, it has proposed the rate for the first slab (first two days) at 5.40 per tonne per day, Rs.8.09 per tonne per day for second slab for next two days and Rs.10.79 per tonne per day for the period thereafter.

For the modifications made in the annual revenue requirement assessed by the port, the unit storage charge proposed by the COPT has also been modified and the modified storage charge for the first slab works out to Rs.7.42 per tonne per day or part for the first slab. The rates for the subsequent slabs are derived maintaining the differential as proposed by COPT

- (ix). The annual revenue requirement from berthing service at the main berth is estimated at Rs.1698.44 lakhs (i.e. Rs.1105.60 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of Rs.592.84 lakhs). The annual revenue requirement from berthing service at the barge berth is estimated at Rs.174.84 lakhs (i.e. Rs.127.29 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of Rs.47.54 lakhs).

Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at other major port trusts has already decided to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only for the stated reasons.

The GRT is considered for barges at 1,300 tonnes, Bunker vessel at 29250 and LPG vessels at 18180. It is observed that the average GRT of POL vessels handled by the port for the last three years 2007-08 to 2009-10 is in the range of

21200 to 23700. When the proposal envisages handling of vessels upto 80,000 DWT at the main berth and applying 60% factor as a thumb rule for conversion, the GRT of vessel will come to 48000 tonnes whereas the port has assumed the average GRT of Bunker and POL vessels at 29250. When asked to clarify, the COPT has explained that Bunker terminal is being developed for the first time and hence there is no past data available. The GRT of the vessels considered in the computation is reportedly based on the feasibility report. For LPG vessels and barges also no past data is available with the port. The data relating the average GRT of vessel/ barge as furnished by the port reportedly based on the feasibility report and the parcel size of the vessel furnished by the port is relied upon.

The share of coastal vessel is assumed at 50% for bunker fuel/ POL vessel and 52% for LPG based on inputs from leading firms on their plans for sourcing coastal bunker fuel cargo and from IOCL for LPG cargo. The revenue impact of coastal concession is considered while prescribing the berth hire charge.

The berth hire for main berth at Rs.1.421 for per GRT per hour for foreign going vessel and Re.0.852 for coastal vessel is found to meet the revenue requirement as against Rs.1.42 and Re.0.86 per GRT per hour for foreign going vessel / coastal vessel proposed by the port.

For barge berth, a single rate is proposed as all the movement will be through barges. Since the entire revenue requirement is to be met from barges, considering the 60% concession will only be a theoretical exercise. Based on the modified calculation, the berth hire for barge berth is Rs.1.968 per GRT per hour as against Rs.1.94 per GRT per hour proposed by the port.

The detailed computation of berth hire for liquid terminal is furnished in the **Annex - II** attached.

- (x). Definition of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessels are included in the upfront schedule in line with the definitions prescribed in Scale of Rates of other major ports / private terminals. The definition of "day" proposed by the COPT is in line with the definition prescribed in the Scale of Rates of the COPT. Definition of "month" is not found to be relevant and hence deleted. Since standard definition of 'GRT' already exists which are commonly applicable, it is not necessary to prescribe separately.
- (xi). Some general terms and conditions prescribed in the Scale of Rates of other major ports and private terminals and as stipulated in 2005 guidelines such as status of vessel, classification of vessels into coastal or foreign, coastal concessional conditionalities, berth hire to stop 4 hours after vessel signaling readiness to sail, penal berth hire for false signal, non accrual of storage for the period when the operator is not in a position to effect / deliver / ship the cargo when requested by user for reasons attributable to operator, users not to be charged for delays attributable to the terminal operator, commencement of free days, free days to exclude custom holidays and port non-working days are incorporated in the upfront tariff schedule in line with the general conditions prescribed in the upfront tariff schedule approved by this Authority at other Major Port Trusts.
- (xii). The conditionalities proposed by the port specifying the interest on delayed payments / refunds at 13.75% is partially modified to state that the penal rate of interest will be at 2% above the prime lending rate declared by the State Bank of India as prescribed in the upfront tariff schedule of other major port trusts. The other conditions about rounding off the grand total of bill, rates prescribed in Scale of Rates are at ceiling levels and rebates at floor levels, enabling port to rationalise Scale of Rates so as to give relief to users, notifying the lower rates and rationalisation of conditions, rebate in berth hire in case vessel idles due to

breakdown or non-availability of shore based facilities are approved by this Authority in the other upfront cases and hence approved in this case also.

The COPT has proposed a condition about minimum recovery of Rs.100 per bill / application and another condition that refund shall not be entertained unless the minimum amount is Rs.100. Like wise, it has proposed a condition that supplementary bill shall also not be raised by the operator if the amount is less than 100. These are general conditions prescribed in the Scale of Rates of the COPT and hence are incorporated.

As berth hire is prescribed in rupee terms, the general note (i) proposed by the port for conversion of vessel related dollar denominated tariff into rupee terms is not found relevant and hence deleted.

(xiii). The note 1 and 2 proposed by the COPT listing down the services included in the handling rate for bunker fuel/ POL and LPG are partially modified as follows to cover the composite services as per the revised proposal of the port:

- (a). The handling charges for Bunker fuel and other POL is for the composite service of unloading of cargo from a vessel / tanker at the main berth, transportation through pipelines to storage tank via exchange pit, transfer through pipelines from exchange pit to storage tanks, free storage for 3 days in tanks, transfer from storage tank to the barge loading berth through pipelines and exchange pit, loading cargo onto barges at barge berth, wharfage and all other miscellaneous services provided by the operator which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates.
- (b). The handling charge for LPG is for a composite service of unloading at main berth, wharfage, other ancillary services and all other miscellaneous services which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates provided by the operator.

From the proposal, it is understood that the BOT operator would provide necessary area within its terminal to the IOCL to install unloaders for handling LPG at the main berth and for laying pipelines for transfer of LPG from the main berth to the IOCL's storage facility located outside the liquid terminal.

13.1. As per clause 2.8. of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as updated to the year 2010 as reported by the COPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010.

13.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

13.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

13.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Cochin Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Cochin Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

13.6. During the commercial operations at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Cochin Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

14. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling Bunker fuel / POL cargo and LPG at Multi-User Liquid Terminal at Cochin Port Trust attached as Annex - III.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTI USER LIQUID TERMINAL AT PUTHUVYPEEN SEZ IN COCHIN PORT TRUST

ANNEX - I

(Rs. in lakhs)

[Part III - Part 4]

भारत को तैयार : अरुण

8

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the CoPT											Estimates considered by TAMP		
		Original proposal dated 21 November 2010			Revised proposal dated 30 June 2010				Revised proposal 13 August 2010			Estimates considered by TAMP			
		Main Berth			Barge Berth	Main Berth			Barge Berth	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	LPG	Total
		Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	(Composite Handling)	LPG	Total	(Composite Handling)	LPG	Total
I	Optimal capacity														
(a)	Share of Vessel Size														
	Percentage share of berth days for handling cargo (S1 & S2)	55.71956%	44.2804%	100%	100%	55.7196%	44.2804%	100%	100%	55.7196%	44.2804%	100%	55.7196%	44.2804%	100%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)														
	Handling Rate for the Cargo (P1 & P2)	24000	6000			24000	6000			24000	6000		24000	6000	
(c)	Optimal Capacity (in tonnes)	3416723	678819	4095543	3416723	3416723	678819	4095543	3416723	3416723	678819	4095542	3416723	678819	4095542
	Optimal Capacity in million tonnes	3.42	0.68	4.10	3.42	3.42	0.68	4.10	3.42	3.42	0.68	4.10	3.42	0.68	4.10
II	Capital Cost														
(a)	Cargo Handling Activity														
(i)	Civil Construction Cost														
	Berth Apron and Approach	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Storage Yard	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Tankages	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4158.00	0.00	4158.00	4158.00	0.00	4158.00
	Roads	57.13	45.40	102.53	10.27	37.91	30.13	68.04	6.16	61.29	48.71	110.00	79.87	30.13	110.00
	Buildings, Water Supply, Sewage, etc.	59.99	260.58	320.57	32.09	296.56	445.31	741.87	48.20	479.47	590.67	1070.14	624.82	445.31	1070.14
	Subtotal (i)	117.12	305.98	423.10	42.36	334.47	475.44	809.91	54.36	4698.76	639.38	5338.14	4862.70	475.44	5338.14
(ii)	Equipment Cost														
	Marine loading / unloading equipment / flexible hoses	407.74	0.00	407.74	0.56	270.70	0.00	270.70	0.55	227.88	0.00	227.88	227.88	0.00	227.88
	Pipelines	657.79	468.06	1125.85	58.66	593.83	418.59	1012.42	57.20	893.58	418.59	1312.17	893.58	418.59	1312.17
	Fire fighting Equipments	0.00	1053.03	1053.03	105.43	100.87	1019.70	1120.57	9.13	605.00	1019.70	1624.70	605.00	1019.70	1624.70
	Power and Lighting, Communication	327.94	260.61	588.55	58.92	322.60	256.37	578.97	52.43	351.81	279.59	631.40	375.03	256.37	631.40
	Subtotal (ii)	1393.47	1781.70	3175.17	223.57	1287.99	1694.66	2982.66	119.32	2078.27	1717.88	3796.15	2101.49	1694.66	3796.15
(iii)	Miscellaneous [5% on (i) and (ii)]	75.53	104.38	179.91	13.30	81.12	108.51	189.63	8.68	338.85	117.86	456.71	348.21	108.51	456.71
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii)	1586.12	2192.06	3778.18	279.23	1703.59	2278.61	3982.19	182.36	7115.88	2475.12	9591.00	7312.39	2278.61	9591.00
(b)	Capital Cost For Berthing Services									Main Berth	Barge Berth	Total	Main Berth	Barge Berth	Total
(i)	Construction of berth			6130.03	796.20			5502.48	748.65	5513.35	737.78	6251.13	5502.48	748.65	6251.13
(ii)	Dredging cost			1407.51	46.92			1407.51	46.92	1407.51	46.92	1454.43	1407.51	46.92	1454.43
	Total Capital cost for berthing services			7537.54	843.12			6909.99	795.56	6920.86	784.69	7705.55	6909.99	795.56	7705.55
(c)	Storage Activity														
(i)	Civil Construction Cost														
	Storage Yard					0.00	-	0.00	-						
	Tankages					4158.00	-	4158.00	-						
	Roads					35.80	-	35.80	-						
	Buildings, Water Supply, Sewage, etc.					280.07	-	280.07	-						
	Subtotal (i)					4473.87	-	4473.87	-						
(ii)	Equipment Cost														
	Pipelines					242.00	-	242.00	-						
	Fire Fighting Equipments					495.00	-	495.00	-						
	Power and Lighting, Communication					0.00	-	0.00	-						
	Subtotal (ii)					737.00	-	737.00	-						
(iii)	Miscellaneous [5% on (i) and (ii)]					260.54	-	260.54	-						
	Total Capital Cost for Storage Activity (i+ii+iii)					5471.41	-	5471.41	-						
(d)	TOTAL CAPITAL COST (a + b + c)		11315.72		1122.35		16363.59		977.93		17296.55		17296.55		17296.55
(e)	TOTAL PROJECT CAPITAL COST		12438.07				17341.52				17296.55		17296.55		

Capital cost for Storage Activity included under Capital Cost of Cargo Handling Activity for Bunker Fuel & POL.

Capital cost for Storage Activity included under Capital Cost of Cargo Handling Activity for Bunker Fuel & POL.

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the CoPT											Estimates considered by TAMP		
		Original proposal dated 21 November 2010			Revised proposal dated 30 June 2010			Revised proposal 13 August 2010							
		Main Berth			Barge Berth	Main Berth			Barge Berth	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	LPG	Total
		Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	(Composite Handling)	LPG	Total	(Composite Handling)	LPG	Total
III	Operating Cost														
(a)	Cargo Handling Activity														
(i)	Power Cost (2.4 lakh units per hectare @ Rs 6.17 / unit)	147.30	117.07	264.37	62.79	126.32	100.38	226.70	59.63	51.98	41.31	93.29	71.54	21.75	93.29
(ii)	Repair & Maintenance														
	Civil Assets (1% on capital cost)	1.17	3.06	4.23	0.42	3.34	4.75	8.10	0.54	46.99	6.39	53.38	48.63	4.75	53.38
	Mech. & Elec. items @ 2% of capital cost	27.87	35.63	63.50	4.47	25.76	33.89	59.65	2.39	41.57	34.36	75.92	42.03	33.89	75.92
(iii)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91
(iv)	Depreciation														
	Roads @ 1.63% p.a. (considered at 3.34% in TAMP estimates)	0.93	0.74	1.67	0.17	0.62	0.49	1.11	0.10	1.00	0.79	1.79	2.67	1.01	3.67
	Buildings @ 3.34% p.a.	2.00	8.70	10.70	1.07	9.91	14.87	24.78	1.61	16.01	19.73	35.74	20.87	14.87	35.74
	Unloading arms / fire fighting equipment @ 10.34%	42.16	108.88	151.04	10.96	38.42	105.44	143.86	1.00	86.12	105.44	191.56	86.12	105.44	191.56
	* Tanks, Pipelines & Power and Lighting, communication @ 13.91%	137.12	101.36	238.48	16.36	127.47	93.89	221.36	15.25	173.23	97.12	270.35	754.84	93.89	848.73
(v)	License Fee														
	Land Area	52.56	41.77	94.33	9.44	5.24	4.16	9.40	0.85	41.31	32.83	74.14	69.97	4.16	74.14
	Water Area	82.61	65.65	148.26	39.54	82.62	65.66	148.27	39.54	104.65	83.16	187.81	122.16	65.66	187.81
(vi)	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	15.86	21.92	37.78	2.79	17.04	22.79	39.82	1.82	71.16	24.75	95.91	73.12	22.79	95.91
	Total Operating Cost	525.44	526.70	1052.14	150.80	453.76	469.11	922.87	124.56	705.18	470.63	1175.81	1365.08	390.99	1756.07
IV	Revenue Requirement & proposed tariff														
(a)	HANDLING CHARGES														
(i)	Revenue Requirement														
	(a) Total Operating Cost	525.44	526.70	1052.14	150.80	453.76	469.11	922.87	124.56	705.18	470.63	1175.81	1365.08	390.99	1756.07
	(b) Return on Capital Employed @ 16%	253.78	350.73	604.51	44.68	272.57	364.58	637.15	29.18	1138.54	396.02	1534.56	1169.98	364.58	1534.56
	handling activity	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1843.72	866.65	2710.37	2535.06	755.57	3290.63
(ii)	Apportionment of Revenue Requirement														
	(a) Handling Charges (95% of ARR)	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1751.53	866.65	2618.18	2408.31	755.57	3163.87
	(b) Storage Charges (5% of ARR)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	92.19	0.00	92.19	126.75	0.00	126.75
	(c) Miscellaneous Charge (0% of ARR)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(d) Total Revenue Requirement from cargo handling activity	779.22	877.43	1656.65	195.48	726.34	833.69	1560.03	153.73	1843.72	866.65	2710.37	2535.06	755.57	3290.63
(iii)	Proposed tariff (Rs. per tonne)														
	Foreign cargo	22.81	129.26	-	5.72	21.26	154.72	-	4.50	53.96	161.20	-	70.49	140.54	-
	Coastal Cargo	Not prescribed				21.26	92.83	-	4.50	53.96	96.72	-	70.49	84.32	-
(b)	BERTH HIRE CHARGES														
(i)	Revenue Requirement														
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth as per norm)	61.30		7.96		55.02		7.49	55.13	7.38	62.51	55.02	7.49	62.51	
	(b) Maintenance dredging @ 420000 cu m. for main berth & 10000 cu m. for barge berth at Rs.60 per cu m.	252.00		6.00		252.00		6.00	252.00	6.00	258.00	252.00	6.00	258.00	
	(c) Depreciation (@ 3.34%)	251.75		28.16		230.79		26.57	231.16	26.21	257.37	230.79	26.57	257.37	
	(d) Insurance (1% on cost of construction of berth)	61.30		7.96		55.02		7.49	55.13	7.38	62.51	55.02	7.49	62.51	
	Subtotal (i)	626.35		50.08		592.84		47.54	593.42	46.96	640.39	592.84	47.54	640.39	
(ii)	Return on Capital Employed @ 16%	1206.01		134.90		1105.60		127.29	1107.34	125.55	1232.89	1105.60	127.29	1232.89	
(iii)	Total Revenue Requirement from Berthing services (i + ii)	1832.36		184.98		1698.44		174.84	1700.76	172.52	1873.28	1698.44	174.84	1873.28	
(iv)	Berth hire Charge (Vessels / Barges)														
	Rate per GRT per hour in Rs. - Foreign	1.23		2.32		1.43		2.19	1.42	1.94		1.421	-		
	Rate per GRT per hour in Rs. - Coastal	Not prescribed				0.85		2.19	0.85	1.94		0.852	1.968		

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by the CoPT										Estimates considered by TAMP		
		Original proposal dated 21 November 2010			Revised proposal dated 30 June 2010				Revised proposal 13 August 2010					
		Main Berth		Barge Berth	Main Berth			Barge Berth	Bunker Fuel & POL (Composite Handling)	LPG	Total	Bunker Fuel & POL (Composite Handling)	LPG	Total
		Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Bunker Fuel & POL						
(c)	STORAGE CHARGES	Not envisaged in the original proposal												
(i)	Operating Cost													
a.	Power Cost (2.4 lakh units per hectare @ Rs.6.17 / unit)				31.89	-	31.89							
b.	Repair & Maintenance													
	Civil Assets (1% on capital cost)				44.74	-	44.74							
	Mechanical & Electrical items @ 2% of capital cost				14.74	-	14.74							
c.	Insurance (1% on Gross fixed assets)				54.71	-	54.71							
d.	Depreciation													
	Roads @ 1.63% p.a.				0.58	-	0.58							
	Buildings @ 3.34% p.a.				9.35	-	9.35							
	Fire fighting equipment @10.34%				51.18	-	51.18							
	Tankage, Pipelines & Power and Lighting, communication @ 13.91%				612.04	-	612.04							
e.	License Fee													
	Land Area				63.89	-	63.89							
	Water Area				0.00	-	0.00							
f.	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)				54.71	-	54.71							
	Total Operating Cost (a to f)				937.84		937.84							
(ii)	Return on Capital Employed @ 16%				875.43		875.43							
(iii)	Total Revenue Requirement from Storage Activity (i + ii)				1813.26		1813.26							
(iv)	Storage Charges (Rs. per tonne per day)													
	% of cargo attracting storage charges					-			25%	-		25%	-	
	Cargo attracting storage charges (tons)					-			854180.90	-		854180.75	-	
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)					-			92.19	-		126.75	-	
	Average storage days beyond free period of 3 days					-			2	-		2	-	
	Storage Charge per tonne per day (in Rs.)				18.77	-				-			-	
	First two days (beyond 3 days free period)					-			5.40	-		7.42	-	
	Next two days					-			8.09	-		11.13	-	
	5th day onwards					-			10.79	-		14.84	-	

⊕ The Handling Charges derived by COPT does not include depreciation on storage tanks amounting to Rs.578 lakhs p.a. Considering the impact of this, the handling charge would have been Rs.70.89 per ton.

* The estimate of COPT does not include depreciation on storage tanks.

Concessional rate for Coastal Cargo handling - LPG

Sl. No.	Particulars	Considered by COPT - 30.6.2010	Considered by COPT - 13.8.2010	Considered by TAMP - 16.8.2010
i.	Total capacity of LPG (tonnes)	678819	678819	678819
ii.	Share of coastal cargo for LPG	52%	52%	52%
iii.	Capacity of coastal cargo (tonnes)	350000	352985.88	352985.88
iv.	Concessional rate for coastal cargo	60%	60%	60%
v.	Adjusted coastal capacity (tonnes)	210000	211791.528	211791.528
vi.	Capacity of foreign cargo (tonnes)	328819	325833.12	325833.12
vii.	Total adjusted capacity (tonnes)	538819	537624.648	537624.648
viii.	Total Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	833.69	866.65	755.57
ix.	Handling Charges for foreign cargo (in Rs. per tonne)	154.72	161.20	140.54
x.	Handling Charges for coastal LPG (in Rs. per tonne)	92.83	96.72	84.32

Annex - II

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTI USER LIQUID TERMINAL AT PUTHUVYPEEN SEZ IN COCHIN PORT TRUST

BERTH HIRE COMPUTATION

Furnished by CoPT vide proposal dated 21 November 2009

Sl. No.	Particulars	Unit	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Barges
i.	Average GRT	Tonnes	29250	18180		1300
ii.	No. of berth hours for the cargo	hours	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	GRT hours	hours	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			1832.36	184.98
	Berth hire charges	Re per GRT per hour or part thereof			1.23	2.32

Furnished by CoPT vide proposal dated 30 June 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Barges
i.	Average GRT	Tonnes	29250	18180		1300
ii.	No. of berth hours for the cargo	hours	3416.72	2715.28	6132	6132
iii.	GRT hours	hours	99939154.98	49363731.37	149302886.35	7971600
iv.	Share of coastal vessels		50%	52%		
v.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			1698.44	174.84
	Berth hire charges - foreign	Re per GRT per hour or part thereof			1.43	2.19
	Berth hire charges - coastal	Re per GRT per hour or part thereof			0.86	2.19

Furnished by CoPT vide proposal dated 13th Aug 2010

Sl. No.	Particulars	Unit	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Barges
i.	Average GRT	Tonnes	29250	18180		1300
ii.	Average Parcel size	Tonnes	25000	7500		1400
iii.	Number of Ships reqd		137	91		2441
iv.	Average time per ship	days	1.04	1.25	2.29	0.12
v.	Number of hours per ship		25.00	30.00	55.00	2.80
vi.	GRT hours	hours	100181250	49631400	149812650.00	8885240
vii.	Share of coastal vessels		50%	52%		50%
viii.	GRT hours for coastal vessels		50090625	25589949.84	75680574.84	4442620
ix.	GRT hours for foreign vessels		50090625	24041450.16	74132075.16	4442620
x.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			1700.76	172.52
xi.	Berth hire charges - foreign	Re per GRT per hour or part thereof			1.42	1.94
xii.	Berth hire charges - coastal	Re per GRT per hour or part thereof			0.85	1.94

Estimates considered by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Bunker Fuel & POL	LPG	Total	Barges
i.	Average GRT	Tonnes	29250	18180		1300
ii.	(a) Handling Rate for Bunker fuel/ LPG	Tonnes/ day	24000	6000		-
	(b) Handling Rate for barges	Tonnes/ hour	-	-		500
iii.	Average Parcel size	Tonnes	25000	7500		1400
iv.	Number of Ships reqd		137	91		2441
v.	Average time per ship	days	1.04	1.25	2.29	-
vi.	Number of hours per ship / barge		25.00	30.00	55.00	2.80
vii.	GRT hours	hours	100181250	49631400	149812650.00	8885240
viii.	Share of coastal vessels		50%	52%		100%
ix.	GRT hours for coastal vessels		50090625	25589949.84	75680575	8885240
x.	GRT hours for foreign vessels		50090625	24041450.16	74132075	0
xi.	Revenue Requirement	Rs. in lakhs			1698.44	174.84
xii.	Berth hire charges - foreign	Re per GRT per hour or part thereof			1.421	—
xiii.	Berth hire charges - coastal	Re per GRT per hour or part thereof			0.852	1.968

Working for foreign / coastal vessel rate at Main berth				
74132075 X + 75680575 * 0.6 X =			1698.44	
74132075 X + 45408345 X =			1698.44	
X = Foreign going vessel rate			1.421	
Coastal vessel rate = 0.6 X			0.852	

ANNEX - III**COCHIN PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MULTI-USER LIQUID TERMINAL****CHAPTER - I****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates, unless context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any ports or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Day"** shall mean the period of 24 hours starting from 06.00 hrs. of a day and ending at 06.00 hrs. on the following day.
- (iii). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal, crude including POL, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (d). The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (iv). (a). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vi). The minimum charge recovered in any one application / bill shall be rupees hundred only (Rs.100).
- (vii). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the operator is less than Rs.100/-.
- (viii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The operator may also, if they so desire rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP.
- (ix). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER - II

VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

Sl. No.	Classification	Rate in Rs. per GRT per hour or part thereof
(i).	Vessels at Main Berth:	
	(a). Foreign going vessel	1.421
	(b). Coastal vessel	0.852
(ii).	Barges at Barge Loading Berth	1.968

Notes:

- (i). Berth Hire Charges shall be collected for the period from berthing to un-berthing of the vessels.
- (ii). (a). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail.
- (b). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (iii). The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
- "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (iv). No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the terminal operator for continuous one hour or more due to non-availability / breakdown of equipment or power failure or any other reasons attributable to the terminal operator.

CHAPTER - III**CARGO RELATED CHARGES****3. Schedule of Composite Handling Charges:**

Sl. No.	Description of commodity	(in Rs. per tonne)	
		Foreign-going vessels	Coastal vessels
(i).	Bunker Fuel and other POL Cargo	70.49	70.49
(ii).	LPG	140.54	84.32

Notes:

- (i). The handling charges for Bunker fuel and other POL is for the composite service of unloading of cargo from a vessel / tanker at the main berth, transportation through pipelines to storage tank via exchange pit, transfer through pipelines from exchange pit to storage tanks, free storage for 3 days in tanks, transfer from storage tank to the barge loading berth through pipelines and exchange pit, loading cargo onto barges at barge berth, wharfage and all other miscellaneous services provided by the operator which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates.
- (ii). The handling charge for LPG is for a composite service of unloading at main berth, wharfage, other ancillary services and all other miscellaneous services which are not specifically covered by any other charge in this Scale of Rates provided by the operator.

4. STORAGE CHARGES ON BUNKER FUEL / OTHER POL CARGO:

- (A). Free period: 3 days free
- (B). Storage charges on Bunker fuel / other POL cargo after free period:

Description	Rate in Rs. per tonne per day
First two days (beyond 3 days free period)	7.42
Next two days	11.13
5th day onwards	14.84

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period shall be reckoned from the day following the date of last cargo discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) to (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
